MORZE
MARYNARZ
POLSKI

BOHATEROWIE i zdrajcy

Ranek jest taki sam jak przed dziesięciu laty. Z okna Oddziału Historycznego Marynarki Wojennej, dokąd trafiłem aby odnaleźć ślady tamtej przeszłości — roztacza się widok na całą zatokę. Z lewej strony — masywny, górujący ponad szczytami dźwigów portowych, cypel Oksywia, następnie daleki pas lądu Półwyspu Helskiego, z prawej Wisłoujście i ginący w porannej mgle kontur Mierzei Wiślanej, aż hen — może po sam Bałtyjsk...

— Wtedy również było tak samo — stwierdza stojący za mną oficer marynarki. — Rano wstała nad morzem lekka mgła, którą rozwiały potem szkwały. Z cypla molo gdyńskiego rozróżnić można było nawet szczyty masztów „Schleswiga"...

„Wtedy" — to znaczy oczywiście — 1 września 1939 roku.

*

Na zatoce tonęły teatralnie uzbrojone stateczki żeglugi przybrzeżnej wraz z transportami ledwie co zmobilizowanych rezerwistów, port wojenny Oksywia ginął w chmurze pyłu, dymu i ognia eksplozji bomb lotniczych, a na ulicach Gdyni i Grabówka tłumy robotników portowych na próżno domagały się, prosiły i żądały jakiejkolwiek broni. W tym czasie również — najlepsze okręty ówczesnej Marynarki Wojennej znajdowały się już na Morzu Północnym, aby potem zatonąć we fiordach Norwegii, czy zniszczeć od rdzy w neo-wismarskiej przystani Albionu.

Od pierwszych dni wojna przybrała zdumiewający, niewiarygodny i niezrozumiały dla „szarego obywatela" — jak to się wówczas mówiło — tok wypadków. Nie dziwili się tylko takiemu obrotowi spraw realizatorzy przedwrześniowej polityki, w dziwnej, zdawałoby się, przypadkowości — wyreżyserowanej przez niemiecki faszyzm i anglo-francuski kapitał, polityki — opartej całkowicie na kłamstwie, rabunku i zdradzie narodowej.

Kiedy na Westerplatte umierali pierwsi żołnierze, ministerialni szoferzy wypełnili benzyną baki luksusowych limuzyn i studiowali trasę na zaleszczycką szosę...

*

W każdą rocznicę wraca się pamięcią wstecz, ku przeszłości. W wędrówce takiej dopomóc mogą stare, przysłowiowo pożółkłe fotografie i czasopisma. Mam je przed sobą. Są to albumy zdjęć Oddziału Historycznego Dowództwa Marynarki, są zszywki rozkazów, dokumentów i czasopism.

Na podstawie tych źródeł, uzupełnionych wspomnieniami świadków — nie trudno odtworzyć historyczną prawdę tragedii wrześniowej, tak jak ją faktycznie przygotowano...

Ze szpalt pism ilustrowanych i z albumów zdjęć patrzą na nas beztrosko roześmiani i rozbawieni ludzie. To Polska przedwrześniowa... Niestałe ułańskie śluby nad Bałtykiem na obowiązkowo białych koniach, łopot proporców u krechowieckich lanc, brzęk ostróg i blask akselbantów, oczywiście poświęcenia, bale, rauty, jeszcze raz bale, wydekoltowane kobiety, szampan i patriotyczne przemówienia, a jednocześnie wzrastająca nędza robotnika i ubożenie zacofanej wsi... Tak to się zaczynało...

Nad Bałtykiem rósł gwałtownie — chaotycznie rozbudowywany port i miasto kwadratowych budynków — stawianych wbrew elementarnym zasadom urbanistyki. Typowy gród kosmopolitycznego kapitału, w którym nie mogło być miejsca na mieszkania robotnicze. Ażeby nie psuć wrażenia wczasów nad morzem dla warszawskiego „high life'u" — dzielnice robotnicze zaplanowano jak najdalej od tzw. śródmieścia. Powstała Gdynia.

Był dostęp do morza, był port, potrzeba było marynarki wojennej.

*

Przedwrześniowa marynarka wojenna rozwijała się na wojennych tradycjach operetkowej flotylli pińskiej, która brała udział w najeździe Piłsudskiego na Związek

(dokończenie na str. 4)

TREŚĆ

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel. 86 210
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

List z Wybrzeża

To było właściwie tak: nastawiam ja wczoraj sobie radio i nagle ni mniej, ni więcej, słyszę ot taką niezwykłą rozmówkę:

ONA: Jerzyczku, Jerzyczku, jak się czujesz kochanie?

ON: Doskonale, tylko kąpielówki zapomniałem.

ONA: A gdzie teraz jesteś najdroższy?

ON: W morzu...

Szanowny Redaktor może to z łatwością zrozumieć, że taka rozmówka może każdego, jak to się mówi, „zatkać", co też i mnie spotkało a to z dwóch przyczyn: bo po pierwsze jak może się doskonale czuć człowiek będąc w morzu bez kąpielówek, a po drugie zastanawiałem się dlaczego radio nadało taki oryginalny dialog i czy to było słuchowisko dla dzieci, reportaż z plaży, czy też pouczająca audycja o frywolnym Dyziu.

Długi czas myślałem i nawet spać nie mogłem, bo śniło mi się, że chodzę sobie po plaży w Sopocie bez kąpielówek — a wszyscy mnie pytają: „jak się czujesz kochanie?" — Czułem się naprawdę okropnie. Dopiero na drugi dzień przekonałem się, że: sedno rzeczy tkwi wcale nie w kąpielówkach a w radiotelefonie. Tak, tak, wcale się nie mylę — właśnie w radiotelefonie. Cóż się bowiem okazało. Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Gdańsku wprowadziła rozmowy radiotelegraficzne pomiędzy wszystkimi miejscowościami w kraju a załogami polskich i zagranicznych statków. I wtedy się domyśliłem, że ta rozmowa, którą usłyszałem (p. wyżej) — była jedną z takich właśnie rozmów. Pomysł Dyrekcji, jest pierwszorzędny i z pewnością będzie się cieszyć wielką popularnością, szczególnie wśród rodzin pływających załóg. Trzeba obiektywnie przyznać, że w ogóle na Wybrzeżu skrzynki pomysłów mają wielkie powodzenie. Ja też na wszelki wypadek sprawiłem sobie skrzynkę, tylko na razie pomysłów brak. W portach natomiast mają i skrzynki i co ważniejsze — pierwszorzędne pomysły. Te ostatnie w znacznej mierze przyczyniły się do tego, że praca w portach jest wciąż nadal usprawniana, dzięki czemu normy przeładunkowe są notorycznie tudzież systematycznie przekraczane, przez co nastąpiła obniżka stawek frachtowych, która pozwoliła na zwiększenie oszczędności. Tak np. przy odprawie tylko 164 jednostek zaoszczędzono 4 691 godz. System „O" objął również wszelkie inne instytucje morskie i nadmorskie. M. in. oszczędności GAL-u znacznie przewyższyły poprzednio zakreślony plan i wyrażają się obecnie sumą blisko 500 000 000 zł. We wszelkich tego rodzaju poczynaniach bardzo poważną rolę odgrywa współzawodnictwo, które w międzyczasie rozwija się jak gdyby nigdy nic. Do tegoż wyżej wspomnianego współzawodnictwa w akcji oszczędnościowej przystąpiły jeszcze z wiosną bież. roku załogi statków Żeglugi Gdańskiej, które dziś mogą się wykazać poważnymi osiągnięciami. Wartość paliwa i smarów zaoszczędzonych na każdym z tych statków sięga sumy 100 000 zł.

W sierpniu statki Żeglugi Przybrzeżnej wykonały plan pracy w 200% przewożąc ponad 60 000 pasażerów. Według przewidywań plan wrześniowy będzie zrealizowany z jeszcze większą nadwyżką. Co więcej Żegluga Przybrzeżna nie zamierza, jak nam donoszą, osiąść na mieliźnie tj. chciałem powiedzieć — na laurach. Dowodem tego jest narada wytwórcza podczas której rozpatrywano plan pracy na rok 1950 oraz omawiano zagadnienie: „Plan sześcioletni Żeglugi Przybrzeżnej".

A dźwigowi proszę ja Szanownego Redaktora też tymczasem robią swoje. Właśnie przed chwilą jeden kolega powiedział mi, że gdyńscy dźwigowi osiągnęli nowe rekordy. I tak dla przykładu tylko mogę podać, że Kusz Jan pracując na portalowym dźwigu o nośności 7 t. wyładował w ciągu pięciu godzin 650 ton rudy, osiągając 309 procent normy. Jego znajomy, Bielecki Franciszek, państwu wyrobił 258,8 procent, a sobie — opinię dobrego fachowca.

Jeżeli dźwigowi już obecnie osiągają takie sukcesy, można sobie łatwo wyobrazić, co to będzie dalej, kiedy każdy z nich przejdzie specjalne badanie psychotechniczne. Badanie takie pozwoli na wyselekcjonowanie zdolniejszych pracowników, którzy następnie zostaną skierowani na kursy szkolenia zawodowego. A taka to właśnie poradnia psychotechniczna urzęduje w Gdyni przy Urzędzie Zatrudnienia i oddaje poważne usługi przy kwalifikowaniu zdolności pracowników.

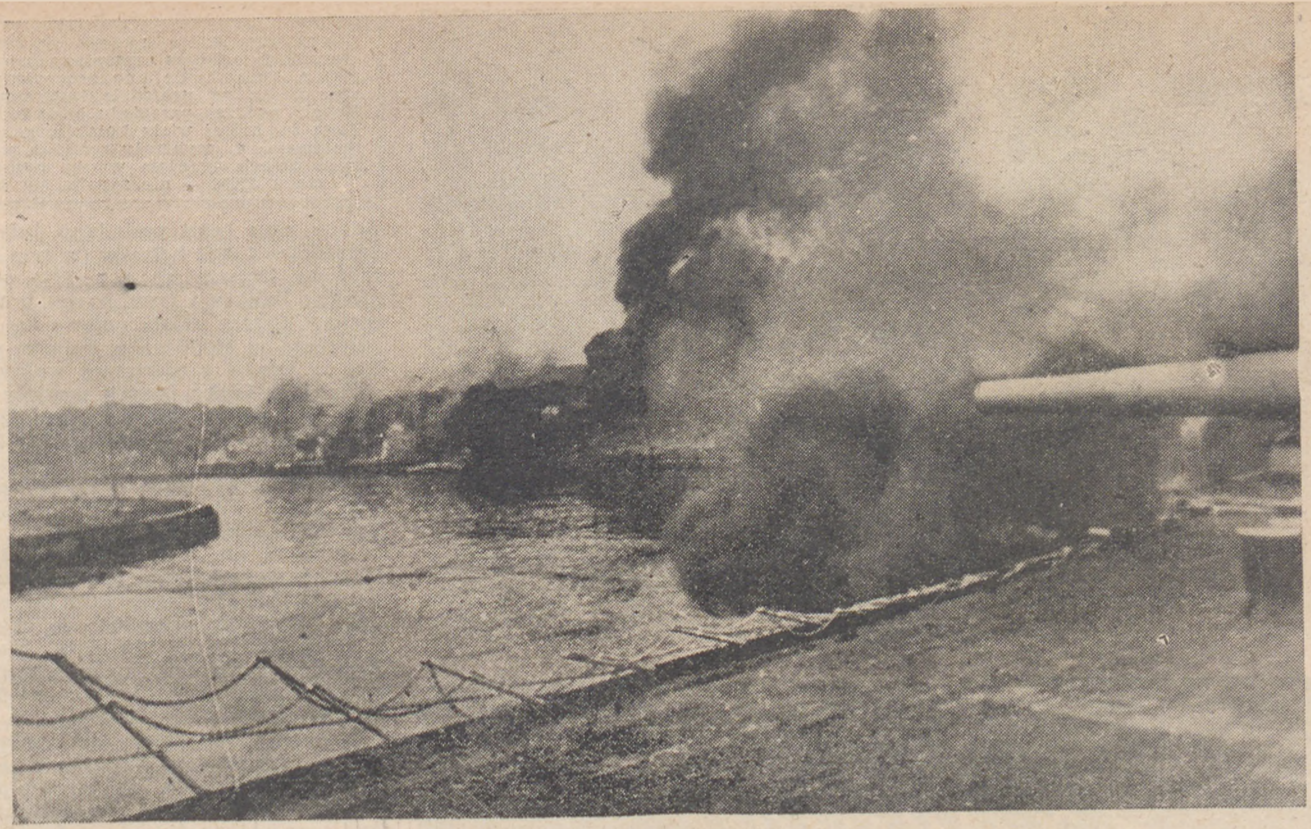
Rosną jednym słowem kadry wykwalifikowanych pracowników portowych i to rosną nie tylko na lądzie, ale co ciekawsze, rosną również i na morzu. Właśnie niedawno wrócił do Gdyni z rejsu do portów Morza Śródziemnego państwowy statek „Dar Pomorza". Na pokładzie statku przybyli uczniowie Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej. Rejs ten trwający dwa i pół miesiąca, kursanci wyzyskali na pogłębienie swej wiedzy teoretycznej i uzupełnienie jej doświadczeniami praktycznymi. Dzięki pracy Państwowej Szkoły Morskiej, Polską Flotę Handlową za siłą nowe kadry zdolnych i doświadczonych oficerów.

Tak więc na każdym odcinku robimy wciąż dalsze postępy i osiągamy wciąż nowe sukcesy. Aha, byłbym zapomniał o jeszcze jednym odcinku. Chodzi mianowicie o to, że z dniem 1 września uruchomiony został w Elblągu port pomocniczy, który współpracując z portami „GD" będzie odgrywał coraz znaczniejszą rolę w gospodarce Wybrzeża, a co za tym idzie i całego kraju.

Jak mi teraz w ostatniej chwili radiotelefonem donoszą, załogi polskich statków i kutrów rybackich, powracając z dalekich rejsów często gęsto przywożą do kraju oryginalne okazy zamorskiej fauny i ofiarowują je ogrodom zoologicznym. Ostatnio do sieci jednego z trawlerów „Dalmoru" wpadła ryba zwana halibutem, przebywająca przeważnie w morzach arktycznych. Złowiony okaz waży 100 kg. i posiada długość 2,20 m. Mięso tej ryby jest nadzwyczaj smaczne. Trawler „Orion" przywiózł niedawno dwa rekiny, których skóra została oddana do przeróbki do jednej z nadmorskich spółdzielni galanteryjnych. Zdaje się, że w tym wypadku skórka będzie warta wyprawki. Załoga statku „Opole" przywiozła do kraju pięknego afrykańskiego lisa zakupionego w północno-afrykańskim porcie Sfaks.

Jeżeli już jesteśmy przy tej rozmaitej, że tak powiem, faunie, to warto też wspomnieć o tym, że niecodzienną przygodę przeżył pewien wczasowicz przebywający na urlopie w Ustce. Odbywając swą codzienną morską kąpiel w nurtach morza wdepnął on któregoś dnia nogą w coś, co się później okazało delfinem. Ponieważ delfin, mimo, że był raniony stawiał opór, w myśl ogólnie przyjętych przepisów porządkowych — został jak najenergiczniej pociągnięty do brzegu i oddany w ręce właściwych władz. Ze względu na dobro śledztwa dochodzenie w toku, o czym donosi ściskając dłoń zdumiony tym wszystkim.

P.S.: Co to jest? Ma 12 KM robi 4 000 obrotów na minutę i pływa? — Wcale to nie jest karuzelą, bo karuzela wprawdzie robi obroty, ale nie pływa — jest to natomiast nowy, całkowicie polskiej produkcji i konstrukcji motor do łodzi rybackich, który można nabyć w sklepie „Motozbytu" w Gdańsku, o czym zapomniałem donieść poprzednio, a co niniejszym uzupełniam.



WRZESIEŃ

W roku bieżącym mija dziesięć lat od tragicznej klęski wrześniowej.

Odległym wydaje nam się dziś ten smutnej pamięci okres rządów pułkownikowskiej sanacji. Być może, że ktoś uczyni nam nawet zarzut, iż niepotrzebnie wracamy do tej przykrej i bolesnej karty naszych dziejów. Podobny zarzut byłby jednak niesłuszny. Jeśli bowiem wracamy do tej daty, to nie tylko po to, by o niej przypomnieć w związku z przypadającym dziesięcioleciem, ale po to, by omówić przyczyny i skutki zdrady narodowej, by wyciągnąć słuszne wnioski z historii owych dni, których krwawy epilog dość żywo tkwi jeszcze w naszej pamięci.

Klęska wrześniowa — była rezultatem rządów kliki reprezentującej interesy obszarników i kapitalistów, rezultatem ucisku i wyzysku mas pracujących, rezultatem przekształcenia Polski w kolonię obcego i rodzimego kapitału, rezultatem kumania się z hitleryzmem przeciwko ZSRR, rezultatem gloryfikowania faszyzmu wewnątrz kraju.

Spróbujmy kolejno umotywować podane wyżej przyczyny najokrutniejszej tragedii w historii naszego narodu.

Z chwilą powstania ZSRR międzynarodowa burżuazja czyniła wszystko, by pierwsze państwo robotników i chłopów zdławić w samym zarodku. Nic też dziwnego, że w roku 1920 zagraniczne misje wojskowe dostarczały broni Piłsudskiemu, gdy ten zaczął wojnę ze Związkiem Radzieckim. Sama zaś „wyprawa Piłsudskiego" zajmowała określone miejsce w interwencyjnych planach mocarstw imperialistycznych.

Ta wrogość wobec ZSRR cechowała również wszystkie rządy burżuazyjne w okresie międzywojennym. Nastawiona wrogo wobec Związku Radzieckiego burżuazja polska widziała grożące jej niebezpieczeństwo ze strony urojonego wroga, nie zwracała natomiast uwagi na poczynania szybko odradzającego się imperializmu niemieckiego.

Oto co pisze na ten temat w numerze z dnia 22 stycznia 1939 r. prorządowy klerykalny tygodnik „Dziennik Katolicki": „Istnieje między Polską a Niemcami solidarność interesów, w domaganiu się udziału we władaniu kolonialnymi surowcami. Łączy również Polskę z mocarstwami Osi walka z masonerią międzynarodową..."

Kiedy wzmagała się ruina gospodarcza naszego kraju wskutek zaprzedania go obcym koncernom, gdy wskutek spadku zarobków rosła nędza mas pracujących, gdy strajki wegetujących robotników stały się zjawiskiem powszechnym, ówczesna klika wprowadziła tzw. rządy silnej ręki, by udaremnić wszelkie próby znalezienia wyjścia z tej sytuacji przez obalenie rządów sanacyjnych. Rezultaty tej polityki nie kazały długo na siebie czekać. Więzienia szybko zapełniały się postępowymi działaczami, wojsko strzelało do robotników, zredukowano wydatki na oświatę, faszyzacja kraju rosła z każdym dniem.

Klasa robotnicza Polski nie chciała pogodzić się z tym stanem rzeczy. Rewolucyjna część proletariatu skupiona wokół nielegalnej Komunistycznej Partii Polski (KPP) wskazywała na grożące Polsce niebezpieczeństwo i nakreśliła program walki z rządami burżuazji. W odezwach KPP z owego okresu czytamy:

„Polska traci swą niepodległość gospodarczą i staje się kolonią obcego kapitału. Aby temu niebezpieczeństwu zaradzić trzeba obalić szlachtę i burżuazję, dać chłopom ziemię bez wykupu i wolność narodom uciskanym. Trwałą niepodległość państwową może dać narodowi polskiemu tylko zwycięstwo rewolucji".

Sanacja odpowiedziała na te żądania zupełną faszyzacją kraju, czyli zdławieniem elementarnych praw ludu pracy.

Jakie były kulisy polityki kliki sanacyjnej współpracującej ze zbrodniczymi elementami endeckimi i w jakiej mierze ich zdrada narodowa przyczyniła się do tragedii wrześniowej narodu polskiego, przekonaliśmy się z zakończonego niedawno procesu zdrajcy Doboszyńskiego.

Zdawać się mogło, że w przededniu wojny, kiedy niebezpieczeństwo agresji hitlerowskiej stawało się oczywiste politycy sanacyjni zrozumieją powagę sytuacji i uczynią, choć krok naprzód by zapobiec zagładzie. Ale z drogi zdrady nie ma powrotu. Konkretne rzeczowe propozycje radzieckie zawarcia paktu zbiorowego i przedsięwzięcia szeregu militarnych środków przeciwko zbliżającej się agresji hitlerowskiej zostały odrzucone. „Rząd Polski — czytamy w oświadczeniu marszałka ZSRR Woroszyłowa z 27 sierpnia 1939 r. — otwarcie oświadczył, że nie potrzebuje i nie przyjmuje pomocy ZSRR".

Wybuchła wojna, a wraz z nią rozwiały się nadzieje na otrzymanie jakiejkolwiek pomocy. Anglia i Francja zdradziły Polskę.

Nie było to bynajmniej niespodzianką. Każdy kto śledził bieg wypadków w latach 1938—39 widział, że istniało silne powiązanie imperializmu niemieckiego z kołami imperialistycznymi Anglii, Francji i USA. Rezultatem tej współpracy było słynne Monachium, które usankcjonowało zbrodniczą politykę Hitlera i otwarło mu drogę do dalszej agresji.

Jak wynika z opublikowanych obecnie dokumentów niemieckiego MSZ Polska była ofiarą, którą rządy „sojuszników" miały okupić ustępstwa dla siebie.

Dalszy bieg wypadków jest nam znany. W tym miejscu należy podkreślić jeszcze jeden ważny i zasadniczy moment, który do reszty zdemaskował bezwstydne oblicze obłudnej sanacji. Gdy kochający swą Ojczyznę pełen poświęcenia żołnierz polski bohatersko walczył w obronie Westerplatte i Warszawy zbankrutowana elita sanacyjna, tak hojnie szafująca hasłami „o dumie narodowej", „o bezgranicznym oddaniu narodowi", panicznie uciekała szosą zaleszczycką. W tym czasie na barykadach obrońców walczyli i ginęli nie zaprzedańcy narodu w rodzaju Sławojów, Becków i innych, ale robotnicy i chłopi. Walczyli w szeregach ochotniczych batalionów warszawscy robotnicy: Marian Buczek, Mieczysław Kalinowski, walczył obecny I Wiceminister Obrony Narodowej gen. Ochab, i wielu, wielu innych komunistów i aktywistów robotniczych.

Minęło 10 lat. Mimo smutnego doświadczenia, które kosztowało miliony ludzkich istnień, tysiące doszczętnie zburzonych i spalonych miast, miasteczek, wsi i osiedli, mimo że od zakończenia najokrutniejszej z wojen minęło zaledwie cztery lata, obóz imperialistyczny szykuje się dziś do nowej agresji. Zmieniło się jednak, i to zasadniczo, ukształtowanie sił na świecie. Dziś machinacje obozu imperializmu światowego są z góry skazane na zagładę. Siły pokojowe świata, ze Związkiem Radzieckim na czele są w stanie sparaliżować każde awanturnicze poczynienie obozu imperialistów i zapewnić bezpieczeństwo miłującym pokój narodom świata.

Taka jest prawda o owych tragicznych dniach września sprzed 10 lat. W świetle tych danych jeszcze bardziej jasnym staje się fakt, że droga, po której kroczymy obecnie, jest jedynie słuszną drogą, że do dalszego rozkwitu silnej, szczęśliwej Polski, należy iść przez socjalizm, przez braterską współpracę z krajami demokracji ludowej ze Związkiem Radzieckim na czele.

(rg.)

Oto zdjęcie, które ukazało się niemal we wszystkich polskich czasopismach w sierpniu 1939 r. Przedstawia ono sanacyjnego ministra Becka na pokładzie lotniskowca „Arc Royal" podczas przeglądu brytyjskiej floty. Flota ta, której wielu Polaków naiwnie wyczekiwało u wybrzeży polskich w tragicznych dniach września wbrew zapowiedziom rządu JKM — nie zjawiła się nigdy.

BOHATEROWIE i zdrajcy

SŁAWOMIR SIERECKI

(dokończenie ze strony 1)

Radziecki, a następnie utrzymywana w pogotowiu i rozbudowana stanowiła aż do 1939 r. potencjał sił, który miał jakoby zaprowadzić polskich obszarników i kapitalistów aż nad... Morze Czarne. Od zachodnioeuropejskich opiekunów uzyskała Polska kilka jednostek, które tam przedstawiały jedynie wartość muzealną.

Postępowe elementy patriotyczne, które starały się nadać zdrowy kierunek rozwojowi Marynarki, zostały nie dopuszczone do głosu, lub wręcz odsunięte od jakiegokolwiek wpływu na tok polityki.

„Polska mocarstwem morskim" — głosiły pompatyczne hasła, ale już wkrótce niektórzy „zainteresowani" zaczęli coś mówić o byłych koloniach niemieckich, o taniej sile roboczej w Afryce, o plantacjach mangrowii i nagle zjawiło się drugie hasło — „Polska mocarstwem kolonialnym".

Kolonie?... Afrykańskie plantacje?... Czyżby nie dostrzegano o miedzę zacofanej wsi polskiej, czyżby nie widziano bezrobotnych rzesz robotniczych w kraju i awanturniczej gospodarki przemysłowej?...

Lewicowy organ pracowników morza — „Czerwony marynarz i robotnik portowy" — bije na alarm wobec metod kapitału obcinajacego zarobki i dławiącego systematycznie proletariat polski.

W tym samym czasie pisma Ligi Morskiej i Kolonialnej pełne sa peanów chwały dla „idei kolonizacyjnej". Sanacyjni inspiratorzy tej propagandy zdawali sobie sprawę z jej absurdalności. Na arenie międzynarodowej nikt nigdy nie traktował poważnie polskich aspiracji kolonialnych. Rządowi sanacyjnemu chodziło o zdezorientowanie społeczeństwa polskiego, o zdemoralizowanie go megalomańskimi hasłami wielkomocarstwowymi.

Rozbudowująca się marynarka wojenna miała być jednocześnie... siłą zbrojną na morzu państwa kolonialnego. „Bierzmy przykład z Niemiec i Włoch"... czytamy w wydanym w r. 1938 przez LMK „Katechizmie Morskim" — „skoro zbrataliśmy się już z narodami morskimi — musimy im dotrzymać kroku".

A więc o to chodziło!...

Sprawa sie wyjaśnia...

Rozwiązanie problemu marynarki wojennej ujęły w swoje ręce grupy skrajnej reakcji, całą koncepcję rozbudowy siły zbrojnej na morzu opierając na wrogim stosunku do Związku Radzieckiego. Sekretarz „Przeglądu Morskiego" — oficjalnego czasopisma Kierownictwa „Marynarki Wojennej — pan Julian Ginsbert przodował zwłaszcza w montowaniu komentarzy politycznych i umacnianiu „przyjaźni" polsko-niemieckiej.

Na łamach pisma, którego zadaniem było kształtowanie myśli morskiej w Polsce spotykamy peany zachwytu dla polityki pana Forstera (Przegląd Morski 1936, str. 889), wciąż cytowane wypowiedzi prasy niemieckiej jakoby „nawołujące o silną flotę polską na Bałtyku w obliczu wspólnego wroga", a wreszcie w czerwcu 1939 zapoznajemy się jeszcze z mową marszałka Blomberga, wygłoszoną z okazji spuszczenia na wodę liniowego okrętu „Scharnhorst". „Okręt ten" — czytamy w artykule — „stał się owocem niemiecko-brytyjskiego układu morskiego z czerwca 1935, układu, który z woli fuehrera zwrócił marynarce niemieckiej wolność zbrojeń i postawił ją na straży pokoju świata"(!!!)... I podobne brednie cytował pan Ginsbert na dwa miesiące przed agresją niemiecką na Polskę!...

Faszyzacja wojska polskiego nie ominęła również i marynarki, przejawiając sie pod najróżniejszymi postaciami i wdzierając sie we wszystkie dziedziny życia marynarza. Na czele marynarki stał zresztą, aż po londyńskie (w)czasy — białogwardyjski oficer z hordy atamana Skoropadskiego — pan kontradmirał Świrski, spełniający aż nadgorliwie politykę sanacyjnej kliki rządzącej.

*

Po raz pierwszy problem niemieckiej agresji wszedł na porządek dzienny Sztabu Głównego w kwietniu 1939 r. Opracowując wtedy pośpiesznie plan obrony, w skuteczność którego nikt nie wierzył, zaczęto dyskutować nad zagadnieniami marynarki. Zapytywano wręcz — „co robić z flotą w razie ewentualnej agresji niemieckiej?" Nie wiedziano, jak wykorzystać okręty wojenne, które tak pięknie defilowały podczas Dni Morza.

Przeciw agresji niemieckiej Wybrzeże było zupełnie nieprzygotowane. Na przewidziany stan ludzi posiadano jedynie 50% karabinów i 20% hełmów (w tym 2 800 karabinów francuskich z r. 1915 oraz broń różnego kalibru i typu, nawet prawie muzealną). Cztery działa polowe kal. 105 odnaleziono w Modlinie w jednym z garaży. Był to szmelc z pierwszej wojny światowej, ale z braku innych musiały one zostać oczyszczone z rdzy i mimo, że nie posiadały przodków — oddane do użytku.

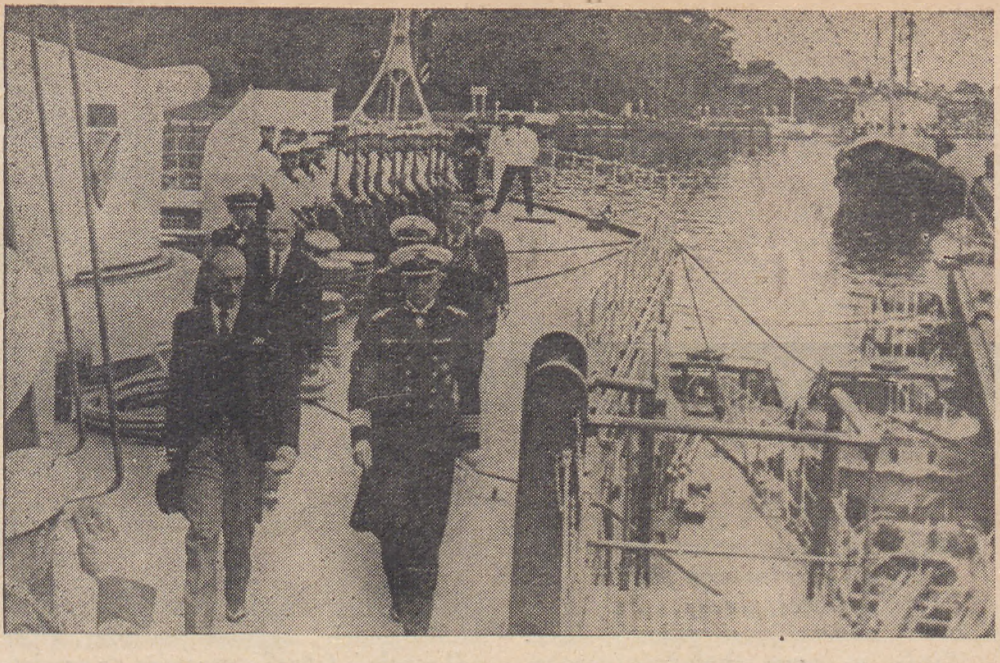
Z ciężkim sercem Sztab Główny zezwolił na wymontowanie z monitorów kilku dział kal. 75. W ten sposób zbierano Dyon Artylerii Lekkiej, który dotąd na wybrzeżu w ogóle nie istniał. Obrona plotn była również niekompletna i niewystarczająca. Do dział kal. 105 otrzymano na cały stan tylko 600 sztuk pocisków na całą wojnę z dyspozycyjnych zapasów Naczelnego Wodza i to na skutek wielkich starań i zabiegań. Butów starczało tylko na 50% stanu osobowego przewidzianego na odcinek Wybrzeża. Zorganizowane samorzutnie oddziały robotników portowych nie otrzymały ani uzbrojenia, ani wyekwipowania. Zostały jednak mimo to wciągnięte do akcji wyposażone jedynie w kosy!... Zaiste — tragiczne bohaterstwo wobec pancerników, bomb lotniczych i czołgów, którymi dysponował nieprzyjaciel.

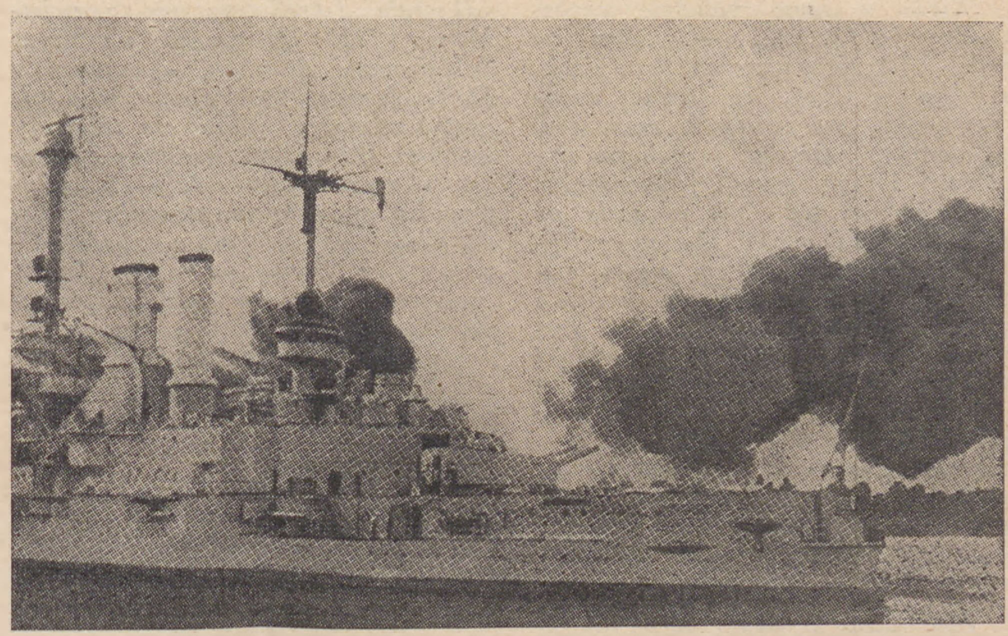
Jak już wspomnieliśmy — trzy najlepsze okręty polskie: „Grom", „Błyskawica" i „Burza" odesłane zostały do Anglii. Spotkało się to po wojnie z różnorodnymi wypowiedziami co do celowości i skutków tego posunięcia. Zarzucano Kierownictwu Marynarki osłabienie w ten sposób sił broniących Wybrzeża, jednocześnie wskazując, że faktycznie była to jedyna możliwość „ocalenia" części floty. Tak jednak rozważać tego nie należy.

Kampania wrześniowa z góry musiała być uznana za przegraną. Wiedziały o tym dobrze kliki politykierów sanacyjnych rzucając bataliony, pułki i dywizje na pewną śmierć. Wysłanie okrętów do Anglii nie było więc niczym innym, jak tylko posunięciem politycznym asekurującym fotele i posady bankrutom wrześniowym. Nie

Czyż potrzebujo szerszych komentarzy to zdjęcie, wykonane przez goebbelsowską propagandę, a przedstawiające Adolfa Hitlera, przed popiersiem Piłsudskiego?...

> Nie było chyba ani jednego uczciwego Polaka, dla którego cel „wizyty" „Schleswig — Holstein'a" w Gdańsku nie byłby zupełnie jasny. Celu tego nie chciała jednak dojrzeć rządząca w Polsce klika sanacyjna, wysyłając swego przedstawiciela z kurtuazyjną wizytą na pokład hitlerowskiego pancernika, którego działa w kilka dni później otworzyły ogień na Westerplatte.





było więc słusznym wysłanie okrętów do Anglii, jak niesłusznym byłoby pozostawienie ich na ofiarę niemieckim lotnikom. Słusznym natomiast mogło być tylko — oparcie się na przyjaźni i współpracy ze Związkiem Radzieckim, niedopuszczenie do wojny, a w wypadku agresji — wspólny front przeciw hitleryzmowi. To nadałoby zupełnie inny tok operacji, a rdza nie przeżarłaby burt zapomnianej przez Anglików opuszczonej na rozkaz admiralicji brytyjskiej — ORP „Burzy".

Ale politykierzy z MSZ, z agentem hitlerowskim — Beckiem na czele — mieli inne plany.

W realizacji tych planów odrzucona została propozycja Związku Radzieckiego, zmierzająca do podpisania wspólnego paktu obronnego, skierowanego przeciw rosnącym siłom faszystowskiego imperializmu, gotującego się już do nowego zbrojnego „Drang nach Osten".

Jeszcze na długo przed wrześniową wojną i klęską Komunistyczna Partia Polski wzywała „wszystko co żyje z pracy rąk własnych i umysłu, co w narodzie naszym uczciwe i patriotyczne" do zjednoczenia swych sił w „demokratycznym froncie ludowym, froncie ocalenia Polski, do walki z rządem agentów Hitlera".

Klice rządzącej udało się jednak utrzymać swe fotele ministerialne aż do września, kiedy w niesławny sposób zakończyła karierę „sterowania nawą państwową", sterowania nacechowanego zresztą wahaniem i niezdecydowaniem — „w kim szukać oparcia", a konkretniej — „komu się zaprzedać" — niemieckiemu faszyzmowi, czy anglo-francuskiemu kapitałowi.

W wyniku awanturniczej polityki problem obrony Wybrzeża rozstrzygnięty został w fatalny sposób — obronę zdano po prostu na własne siły i koncepcje, z mglistymi zadaniami operacyjnymi. Próśb dowódców okrętów podwodnych, przed których nosem przepływały konwoje niemieckie, o pozwolenie ataku torpedowego, ani próśb artylerii nadbrzeżnej o zezwolenie zbombardowania kasyna gry w Sopocie, gdzie mieścił się sztab niemiecki — nie uwzględniono. Niektórzy wyżsi oficerowie, którym nieprzyjaciel odciął zaleszczycką szosę, spróbowali szczęścia na kutrach rybackich, w przekonaniu, że uda im się osiągnąć brzegi Szwecji. Zostali oni jednak zatrzymani przez patrolowce niemieckie.

*

Słowa układu polsko-brytyjskiego — że jeżeli Niemcy zaatakują Polskę, rząd JKM niezwłocznie przyjdzie z pomocą Polsce — pozostały na papierze.

Na skutek codziennych prawie interwencji generała Norwid-Neugebauera u gen. Ironside'a — ten ostatni stwierdził wreszcie 10 września, że w drodze do Konstancy jest już statek brytyjski wiozący dla Polski aż... kilkanaście samolotów i kilka tysięcy przestarzałych karabinów maszynowych. Ta potworna obojętność wobec straszliwej wojny jaką prowadziła wtedy Polska, przybrała oblicze jawnej zdrady, gdy okazało się, że nawet ta groteskowa pomoc nigdy w ogóle do Konstancy nie doszła.

Anglia z wyrachowaną, zimną świadomością kupca wydała Polskę na łup hitlerowcom, aby możliwie szybko sprowokować konflikt Niemiec ze Związkiem Radzieckim. W polityce Anglii zabór Polski przez Niemcy był rzeczą z dawna obmyślaną. Jedynie dzięki dalekowzrocznej polityce Związku Radzieckiego nie doszło już wówczas do niemiecko - radzieckiego konfliktu, co umożliwiło Związkowi Radzieckiemu lepsze przygotowanie się do wojny. Jednocześnie, spełniając pragnienia ludności ukraińskiej i białoruskiej — połączenia ich ziem z macierzą, żołnierz radziecki osłonił przed samym nosem Niemców podkarpackie złoża ropy naftowej i podolskie czarnoziemy, które na skutek zdrady sanacji — już w r. 1939 mogły wzbogacić potencjał gospodarczy Niemiec hitlerowskich. Jak doniosłe znaczenie militarne posiadało przesunięcie granic ZSRR na zachód — wykazał rok 1941.

Na wybrzeżu wojna zbliżała się ku końcowi. Bronił się jeszcze Hel i otoczone ze wszech stron Oksywie, którego dowódca po wyczerpaniu wszystkich możliwości i sił załogi — pozbawił się życia. Dobry, ale nieuświadomiony politycznie żołnierz nie znajdował wyjścia i nie pojmował przyczyn sytuacji w jakiej znalazło się zdradzone przez Naczelne Dowództwo i sztab polityków sanacyjnych — wojsko polskie.

Marynarz polski nim powrócił do Ojczyzny dał na morzach całego świata olbrzymi wkład w zwycięstwo sprzymierzonych, jednak z punktu widzenia kliki londyńskiej — krew tych marynarzy ugruntować miała ostatnie pozycje polityczne bankrutów sanacyjnych. Odruchy demokratyczne w wojsku na Zachodzie były tłumione bądź przez niemal faszystowską propagandę andersiady, bądź za pomocą obozów i aresztów, bądź też przez jawne szczucie i szykanowanie poszczególnych ludzi, a nawet doprowadzanie ich do samobójstwa.

*

Wiedza morska nie jest dziś jak przed wrześniem — „wiedzą tajemną i niedostępną", możliwą do opanowania tylko przez „wybranych". Gospodarka morska nie jest dziś jak wmawiano wciąż przed wojną czymś zasadniczo odrębnym od ogólnych założeń ekonomicznych, opartym na tradycjach wypróbowanych w krajach kolonialnych. Kłamstwem również było twierdzenie o niemożliwości budowania w Polsce nowych jednostek pełnomorskich, z uzasadnieniem, że wysoko rozwinięte floty zachodu lepiej i taniej obsłużą nasz eksport... Jedna za drugą zwaliły się fałszywe teorie przedwrześniowe...

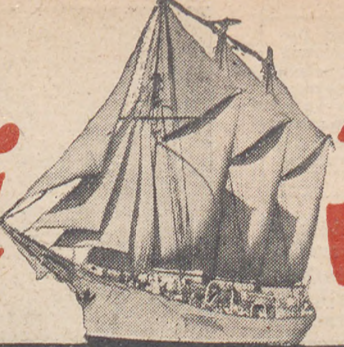
Tym błędnym teoriom, sprzecznym z nauką i doświadczeniem wynikającym z rozwoju dziejowego przeciwstawiamy dziś naszą socjalistyczną teorię naukową opartą o doświadczenia Związku Radzieckiego i naszego przemysłu i handlu, przeciwstawiamy nasze niezaprzeczalne już osiągnięcia.

Wróciła na Bałtyk Odrodzona Marynarka Wojenna, która stanęła na straży Wybrzeża, kiedy na Zatoce Gdańskiej grzmiały jeszcze działa „Leipziga". Czołgiści polscy z brygady pancernej im. „Bohaterów Westerplatte" ramię w ramię z radzieckimi towarzyszami bronią oswobodzili Gdynię i Gdańsk mszcząc krew poległych w tragicznym wrześniu zdradzonych i osamotnionych bohaterów.

Wybrzeże huczy rytmem pracy Wielkich Przemian. Robotnicza Gdynia i Gdańsk zadziwiają swymi nienotowanymi dotąd rekordami, świadczącymi o wysokim patriotyzmie proletariackim klasy robotniczej Wybrzeża. Niech te osiągnięcia będą uczczeniem walki takich patriotów września jak Marian Buczek czy Mieczysław Kalinowski, czerwonych brygad robotniczych i niosących na ostrzach bagnetów wyzwolenie — żołnierzy polskich i radzieckich.

SŁAWOMIR SIERECKI.

Pod żaglami Iskry



GDYNIA - LENINGRAD - GDYNIA

kpt. mar. F. J. Walicki

(Od specjalnego wysłannika „M. M. P.")

I.

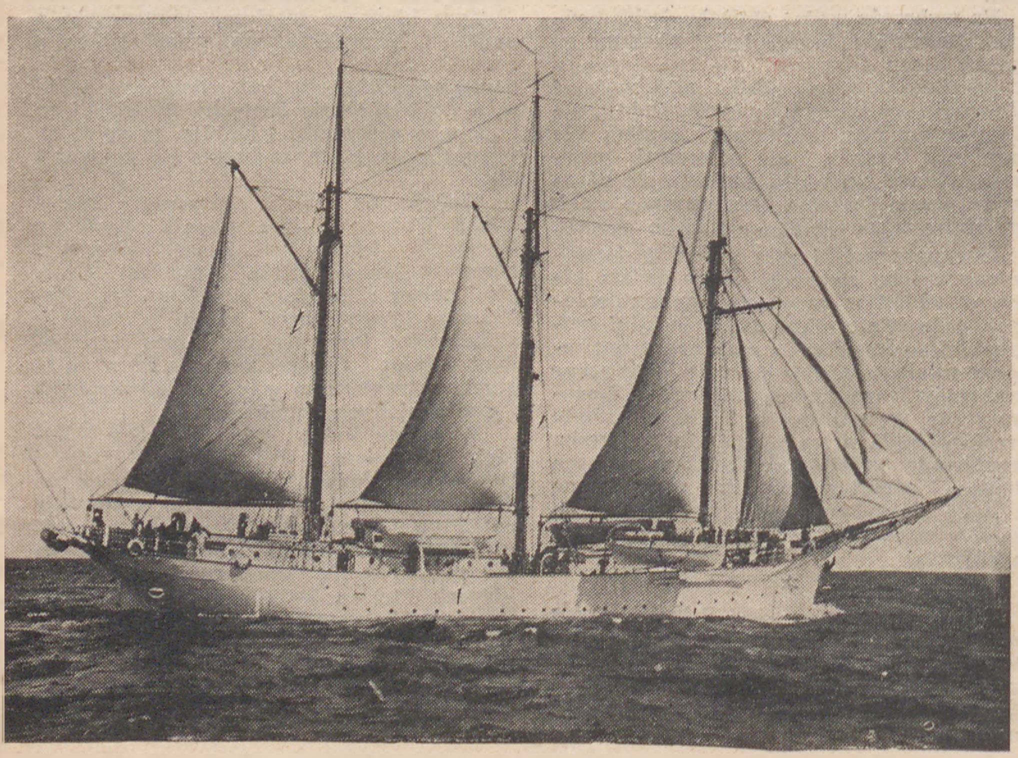
Nie — drodzy Czytelnicy — nie było ani dużej fali, ani silnego wiatru, ani sztormowej pogody, ani przedjesiennej pluchy. Był za to piękny i słoneczny, sierpniowy dzień.

Kiedy w samo południe wychodziliśmy z Oksywia — stałem na rufie. Ale nie patrzyłem poza siebie, w kierunku tych, co stojąc zwartą gromadą marynarskich mundurów na szerokim nabrzeżu, żegnali nas serdecznie, życząc pomyślnych wiatrów. Patrzyłem na nią. Nie zwracała na mnie co prawda uwagi, idąc swym lekko rozkołysanym krokiem, ale to jeszcze bardziej dodawało jej uroku i wzmagało moją ciekawość. Była rzeczywiście piękna. Takiej linii mogły jej pozazdrościć najpiękniejsze kobiety. A zresztą, co tu dużo gadać — jestem w niej zakochany. Kocha się w niej zresztą cała załoga. No, bo któż się nie kocha w „Iskrze"... Jest to przecież wyjątkowy okręt.

*

Zbudowana w roku 1917 na stoczni holenderskiej Foxholl, pływała „Iskra" przez 10 lat jako statek handlowy. Zakupiona przez polską Marynarkę Wojenną w roku 1927 i przystosowana do roli okrętu szkolnego — wyrusza w roku następnym w swą pierwszą podróż po Bałtyku, mając na swym pokładzie kilkudziesięciu podchorążych Marynarki Wojennej. Szkolne podróże, które odbywała „Iskra" corocznie (z wyjątkiem r. 1933) przeważnie na Morze Śródziemne i Atlantyk, — wykazały doskonałe właściwości okrętu, jako jednostki szkolnej. Zbliżał się tragiczny wrzesień 1939. Sanacyjna klika szermująca mocarstwowymi i ba — kolonialnymi hasłami gotowała straszliwą zdradę. Kiedy radio doniosło o napadzie hitlerowskich Niemiec na Polskę, „Iskra" znajdowała się właśnie daleko na Atlantyku, odbywając jedną ze swych podróży. Po przybyciu do Port Liautey i wyokrętowaniu podchorążych, załogi oraz oficerów, skierowana zostaje „Iskra" do Casablanki, a następnie do Gibraltaru, gdzie przebywa do końca wojny pełniąc rolę bazy mieszkalnej dla załóg brytyjskich ścigaczy. Gdy we wrześniu 1946 roku bawił w Gibraltarze państwowy statek szkolny „Dar Pomorza", załoga statku z trudnością rozpoznała w brudnym i zaniedbanym kadłubie, stojącego opodal żaglowca — dawną, smukłą i zgrabną sylwetkę „Iskry"...

Latem 1947 r. specjalna ekipa Odrodzonej Marynarki Wojennej — otrzymała rozkaz sprowadzenia „Iskry" z Portsmouth do kraju. Zadanie zostało wykonane. Późnym wieczorem 1 lipca 1948 roku po wieloletniej tułaczce na dalekich morzach, „Iskra" znowu rzuciła kotwicę na gdyńskiej redzie. Była wreszcie u siebie, w domu...



*

Dzieje „Iskry" są ciekawe, jak ciekawe są dzieje starego, doświadczonego obieżyświata. Słucha się ich z napięciem, mając przed oczyma mapę świata, na której cienkimi, czerwonymi smużkami, zaznaczono na błękicie mórz — trasy jej przelicznych rejsów. Ale ze szczególnym napięciem i zaciekawieniem słucha się tych dziejów, gdy opowiada je w mesie oficerskiej, głęboko wtulony w rozkołysany fotel — kpt. mar. Antoni Sobczyk. Twardą szkołę życia przeszedł on w czasie swej, prawie 30-letniej służby na morzu. Widać to właśnie po jego twarzy. Prostej, zaciętej i śmiałej.

Na „Iskrze" pływa kpt. Sobczyk od roku 1928, to jest od czasu, gdy okręt wszedł do kampanii. Kpt. Sobczyk był jeszcze wówczas w stopniu bosmana pełnił funkcję instruktora podchorążych.

Mimo wrodzonych zdolności do służby na morzu i wielkiej pracy nad sobą, nie mógł bosman, a od roku 1938 chorąży Sobczyk przekroczyć owej pilnie strzeżonej przez sanacyjnych dowódców przedwrześniowej Marynarki Wojennej linii podziału na ludzi „dobrego pochodzenia", którzy mogli myśleć o gwiazdkach oficerskich i na tych, co z racji swego chłopskiego lub robotniczego pochodzenia o tych gwiazdkach mogli tylko marzyć.

Polska Ludowa w pełni doceniła zasługi chorążego Sobczyka, otwierając przed nim szeroko zamkniętą drogę rozwoju i awansu.

Kiedy siedzi teraz przede mną wtulony w głębię fotelu i opowiada dzieje „Iskry", czyni to w taki sposób, iż odnoszę wrażenie, że opowiada mi historię życia najbliższej mu istoty.

— ... Nie miała „Iskra" spokojnej przeszłości. Przypominam sobie szereg zdarzeń, które omalże nie zakończyły się dla niej tragicznie. Raz — pamiętam było to w roku 1928, zdaje się w październiku, tak w październiku, bo ziąb był wówczas przejmujący i chłodna, wilgotna mgła przenikała nas do szpiku kości. Szliśmy Kanałem La Manche. Była ciemna, bezgwiezdna noc. W pewnej

chwili poczuliśmy nagły potężny wstrząs i w parę minut potem woda z szumem wdarła się do wnętrza. Zarządzono natychmiast alarm, a ponieważ okręt począł szybko zanurzać się, załoga zajęła miejsca w spuszczonych w międzyczasie łodziach i jolce. W pierwszych chwilach trudno było się zorientować co się stało, dopiero później okazało się, że całą tę historię spowodował jakiś Norweg (i to nie byle jaka łupinka, a całych 12 000 ton), który po ciemku wpakował się na nas i wjechał nam dziobem w prawą burtę na wysokości bezan-masztu. Żagle oczywiście poszły w strzępy. „Iskrę" przyholowano potem na brzeg, założono jej prowizoryczny plaster no — i w końcu 6 tygodni musiała się jeszcze biedaczka kurować na doku...

— Zdarzenie, które jednak najbardziej utkwiło mi w pamięci, miało miejsce w 1930 roku. „Iskra" wtedy odbywała swą najdłuższą podróż: Gdynia — Lizbona — Las Palmas — Kuba — Newport i stąd do Brestu. To, o czym chciałbym opowiedzieć zdarzyło się w odległości mniej więcej 1 000 mil na południowy wschód od Nowej Funlandii. Po pięknym dniu zdawało się, że i noc będziemy mieli spokojną. Tymczasem przed nocą jeszcze, wieczorem, wiatr niespodziewanie wzmógł się, a barometr zaczął gwałtownie opadać. Zrefowaliśmy raz żagle, oczekując sztormu. Około godziny 7 wieczór nastąpiło potężne uderzenie wiatru i bezpośrednio potem pojawiła się olbrzymia fala. Ale ten pierwszy, jak gdyby próbny atak nie trwał długo. Po chwili wiatr ustał zupełnie, zrobiła się cisza i tylko fale nie dawały za wygraną, tłukąc z niezmienną siłą w kadłub. Czuliśmy po prostu, że gdzieś blisko czai się groźne niebezpieczeństwo. To jednak, co nastąpiło potem przeszło nasze najśmielsze oczekiwania. Po paru minutach ciszy nastąpił nagle gwałtowny i potężny sztorm. Niespodziewanie dla wszystkich wiatr jakby zebrawszy przez ten czas wszystkie swe siły, runął z niepowstrzymaną i piekielną mocą. Siła tego uderzenia była tym straszniejsza, że kierunek jego był zupełnie nieoczekiwany. Przerzucone na przeciwną stronę żagle w jednej chwili przemieniły się w strzępy, sztaksle zostały pozrywane, główne żagle zerwane przy likach, szoty poprzecinane. Nigdy przedtem nie wyobrażałem sobie czegoś równie straszliwego, jak ów huragan, podczas którego siła wiatru osiągała 12 st. wg skali Beauforta. Dość powiedzieć, że na lądzie wicher o takiej sile z łatwością potrafi wyrywać drzewa z korzeniami lub zrywać dachy z domów. Fale, które przewalały się wtedy przez pokład przekraczałyby wysokość pięciopiętrowej kamienicy. Na dobitek zjawiło się nowe nieszczęście. Oprócz huraganu, który miotał nami z taką siłą, że czterech ludzi jednocześnie musiało obsługiwać ster, wybuchł nagle pożar w radiostacji, który z trudem zdołaliśmy ugasić dopiero o godzinie drugiej w nocy. Wytężona i nieubłagana walka z trzema żywiołami na raz trwała do rana. Nad ranem wiatr ucichł, ale fale okazały się w swych atakach najbardziej wytrwałe. Przez cały jeszcze następny dzień „Iskra" zawzięcie stawiała czoła potędze morza.

Opalona, owiana wiatrami wielu mórz, twarz kpt. Sobczyka uśmiecha się. To jest ten właśnie jeden z rzadkich jego uśmiechów...

No cóż — przeżyło się na tej „Iskrze" niejedno, a wspólne przeżycia zbliżają do siebie nie tylko samych ludzi. Dziś — po latach rozłąki znowu są razem — człowiek i okręt.

Tylko, że wówczas, w czasie owych dalekich rejsów bosmanowi Sobczykowi nigdy z pewnością nie ośmieliła się przyjść do głowy zuchwała myśl, o tym, by zostać oficerem i pływać na ulubionym okręcie. To było niedozwolone, zakazane. To było tylko dla wybrańców losu, a bosman Sobczyk nie mógł się wylegitymować żadnym świadectwem o tzw. „dobrym pochodzeniu".

Dziś kpt. Sobczyk jest zastępcą dowódcy „Iskry" — starej, poczciwej „Iskry", z którą go łączy tak wiele wspólnych przeżyć.

*

— Czy wiecie jak wygląda „Iskra"? Czy znacie jej dane techniczne?

— Wiemy, wiemy, czytaliśmy to już w niejednym artykule...

— No to posłuchajcie...

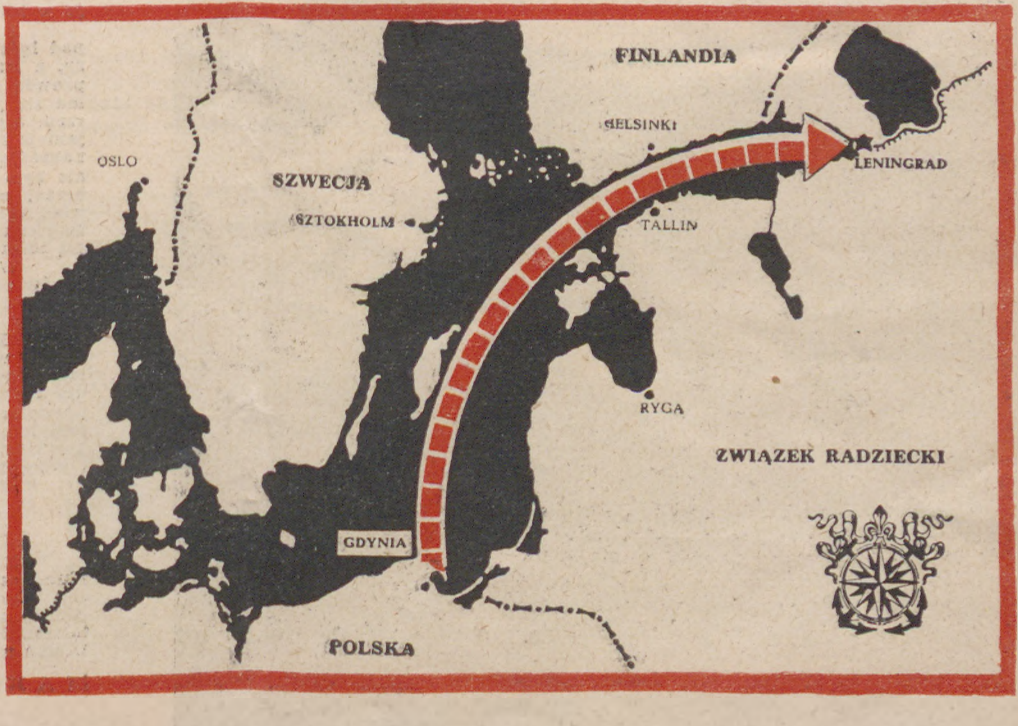
ORP „Iskra" to piękny 3-masztowy szkuner, o stalowym kadłubie. Wysokość masztów 30 metrów, powierzchnia ożaglowania 600 m^2, a szybkość przy dobrym wietrze do 12 węzłów. Celem uniezależnienia się od pogody i ułatwienia manewrowania „Iskra" posiada motor pomocniczy o mocy 250 KM. Pozwala on na osiągnięcie szybkości 6 węzłów.

*

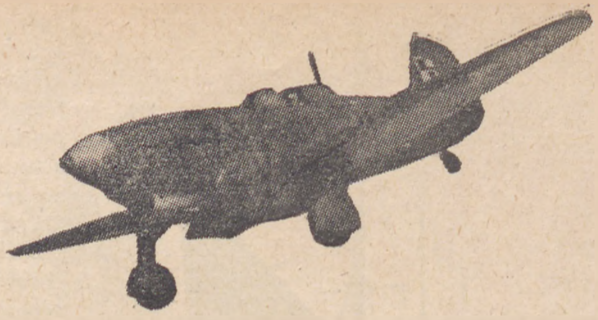
Taką „Iskrą" płyniemy do Leningradu...

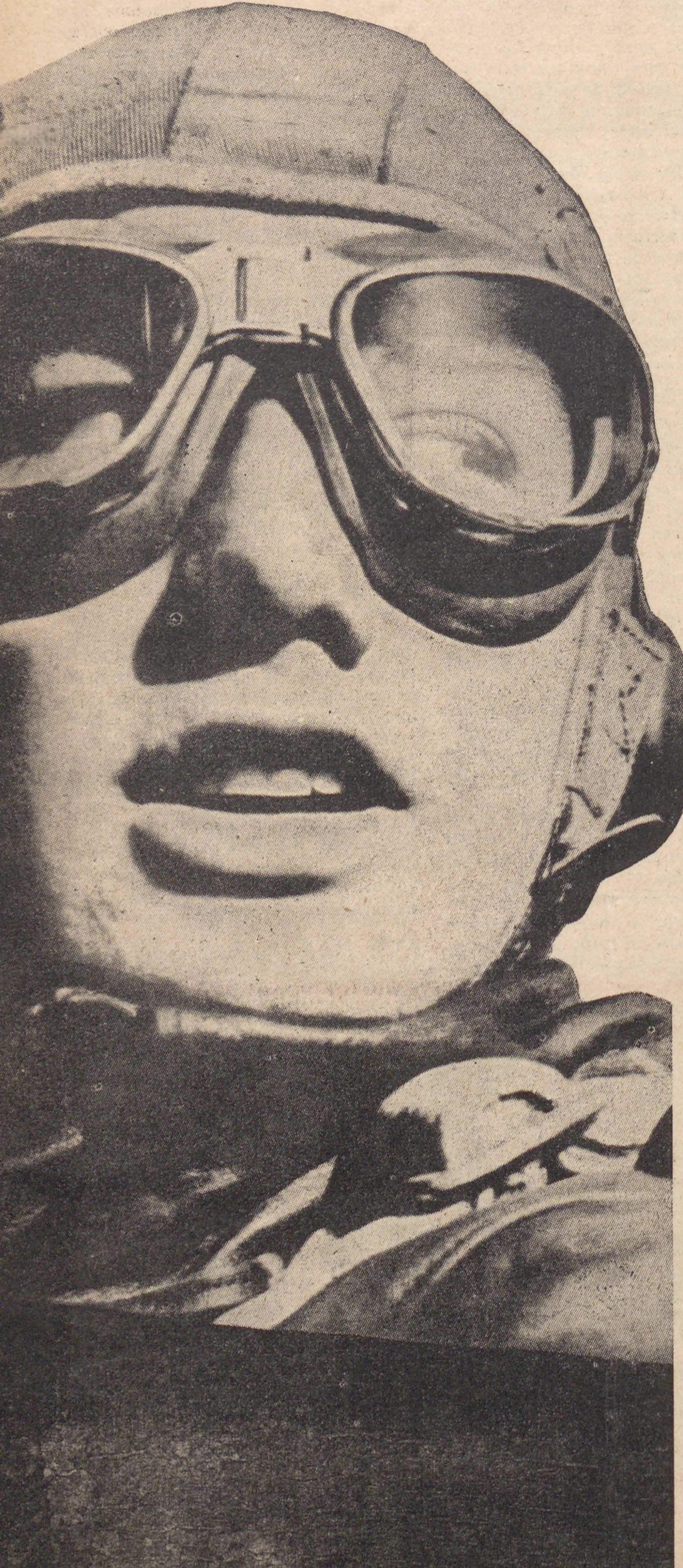
I kiedy stojąc na rufie okrętu spoglądam poza siebie, widzę w dali rozpływające się jak we mgle kontury trójportu i trójmiasta. Na redzie stoi kilka statków. Od strony coraz bardziej niknących wzgórz Oksywia wychodzi na morze długi sznur stalowych ścigaczy, zostawiając poza sobą cieniutki warkocz białej piany. A w górze, ponad rozkołysanymi masztami „Iskry", ponad śnieżnobiałymi mewami, widać niebo — sierpniowe, błękitne. Przed nami szarozielony Bałtyk. A jeszcze dalej — cel naszego rejsu — Leningrad.

KPT. MAR. F. J. WALICKI



A oto trasa, którą ORP „Iskra" przebył płynąc do Leningradu. (Fot. K. Komorowski)





MARYNARZE PRZESTWORZY

Warkot kilku motorów lotniczych wtłoczył się między domy i zajęczał rezonansem po szybach. Ten i ów przechodzień podniósł głowę do góry... Z brzucha kłębiastego cumulusa wyprysnął nagle klucz samolotów i lśniąc w słońcu szkłem kabin, z wibracyjnym mruczandem silników — skierował się nad port. Tam wykonał zgrabny wiraż i wysforował się ku zatoce, płosząc gromady szaropiórych mew.

Na nabrzeżu przystanęli z zadartymi w górę głowami trzej jacyś zamorscy marynarze...

Samoloty szły nad zatoką na niskim pułapie, mrucząc pracą motorów... Powiały ku nim z pokładu ścigacza białe czapki marynarskie... To jacyś „wojniacy" pozdrawiali swoich kolegów — marynarzy przestworzy...

*

Myślę, że słusznie ich tak nazwałem — „marynarze przestworzy"... Nieobce są im bowiem obydwa żywioły — woda i powietrze. Obydwa opanowali i zwyciężyli... A mówi się o nich stosunkowo niewiele, pisze jeszcze mniej. Dziś jednak, zwłaszcza przy ich święcie, tego tematu nie wolno nam pominąć.

Ktoś powiedział kiedyś, że wszystkie lotniska są do siebie podobne. Wszędzie widzi się bowiem samoloty, hangary, pilotów i personel techniczny... A jednak lotnisko, na które zawiózł mnie po gładkiej szosie wojskowy „Gazik", różniło się od innych. Były tu oczywiście samoloty, które ciekawie wytykały ku mnie nosy swoich silników, byli zaoliwieni mechanicy, hangary..., ale było również coś jeszcze, czego brakowało na innych lotniskach — daleki szum morza i granatowe mundury marynarskie. Otóż to właśnie... Znajdowałem się wśród wspomnianych „marynarzy przestworzy", a jaśniej się wyrażając — na lotnisku Marynarki Wojennej.

Nawet czytelnikom, którzy z tym terminem stykają się nie po raz pierwszy, należy się pewne objaśnienie, które z pewnością każdy przyjmie z zainteresowaniem. Przede wszystkim więc — skąd wzięło się owo — lotnictwo morskie?

Skąd się wzięło — to pytanie nie trudne do odpowiedzi. Powstało ono razem z rozwojem samolotu i przystosowaniem go do nowych zadań wojskowych. Zawrotny wprost postęp w tej dziedzinie wyznaczył lotnictwu poważną rolę bojową. Przykłady wzięte ze zwycięskiej wojny Związku Radzieckiego z hitlerowskim najeźdźcą wskazują nam, jak olbrzymie zasługi może oddać lotnictwo w walce na morzu, w ścisłym oczywiście współdziałaniu z flotą.

Zjawiając się w jednej z naszych nadmorskich baz lotniczych, trafiłem akurat na moment, kiedy w kasynie i w hangarach o niczym innym nie prowadzono rozmów, jak tylko o jakichś ćwiczeniach, w czasie których lotnicy mogli „na gorąco" przeżyć moment ataku na koncentrację floty. Trudno byłoby przytoczyć tu fachowe wypowiedzi, które zainteresowałyby na pewno każdego. Spróbuję jednak uogólnić je w kilku uwagach o warunkach działania na morzu.

Przede wszystkim więc stwierdzić należy, że latanie nad lądem, gdy mamy pod sobą szachownicę pól, drogi i szosy, a latanie nad bezmiarem wód — to wielka różnica. Nieprawdą jest, że na morzu łatwiej odnaleźć cel, bo „wszystko ma się jak na dłoni". Tak mówią tylko ci, którzy nad morzem nigdy nie latali. Odnalezienie na sfalowanym morzu jakiejś niedużej jednostki, rozpoznanie jej i wreszcie — jeśli nakazują to warunki — zaatakowanie, to sprawa wymagająca nie byle jakiego przygotowania. Nie znaczy to jednak, by brzegi morskie wskazywały, ze tutaj zaczyna się „kraina wielkiego wtajemniczenia". Nic podobnego... Ale znaczy to, że jest to teren pracy o warunkach specyficznych, które muszą zostać dobrze przyswojone i opanowane.

W kasynie bazy spotkałem obok granatowych mundurów również stalowe, wskazujące, że ich właściciele niedawno dopiero przybyli nad morze z głębi kraju i byłem zbudowany nie dostrzegłszy ani cienia antagonizmu mundurowego, który cechował wojsko przedwrześniowe, a do dziś panuje w armiach na Zachodzie. Bo i rzeczywiście — „nowicjusze" mieli już za sobą znaczną praktykę, a poziom ich wiedzy fachowej nie pozostawał w tyle za „marynarzami". Pod portretem Pokryszkina, jednego z tych, na jakich wzorują się nasi lotnicy — kwitła w kasynie najserdeczniejsza atmosfera koleżeństwa, która towarzyszy naszym lotnikom w ich trudnej i odpowiedzialnej służbie.

W Dniu Lotnictwa nie zapomnimy o nich na pewno...

*

Kiedy piszę te słowa, nad dachem przemknął znów klucz samolotów. Patrzyłem na nie, póki nie zniknęły w brzuchu kłębiastego cumulusa.. Długo potem jeszcze mruczały silniki, aby zlać się w jeden poszum z bijącymi o wybrzeże falami. Pomyślałem wtedy, że w taki sposób kończyć się powinien nie felieton, a chyba poemat... ale to już inna historia.

MAKSYMILIAN SIERPIŃSKI

»SAMOTNA ESKADRA«

ANDRZEJ WILCZYŃSKI

We wrześniu mija czwarta rocznica zwycięstwa nad Japonią. O zwycięstwie tym zadecydowało przystąpienie do wojny Związku Radzieckiego, którego armie rozbiły trzon wojsk japońskich — armię kwantuńską, oswobodziły Mandżurię, Północną Koreę, Sachalin i wylądowały na Wyspach Kurylskich. Pomszczona została krew marynarzy „Warega", „Rjuryka" i innych bohaterskich okrętów, krew obrońców Portu Artura, partyzantów Sergjusza Łazo, i napadniętych nad Chałchin Goł i Chasanem bojowników Armii Czerwonej. W artykule niniejszym przedstawiamy nieznane dzieje władywostockiej eskadry krążowniczej w okresie napadu japońskiego w roku 1904.

Jeśli w kołach marynistycznych omawia się wojnę rosyjsko-japońską w r. 1904—1905, padają zazwyczaj nazwy — Cuszima i Port Artur. Zapomina się jednak często o wymienieniu drugiego portu i losów bazującej w nim samotnej eskadry. Aby jednak powiedzieć coś na ten temat warto cofnąć się do osiemdziesiątych lat ubiegłego stulecia.

W okresie tym we flocie rosyjskiej pojawiły się liczne okręty, które nazwalibyśmy dziś krążownikami pomocniczymi, a więc — przerobione ze statków handlowych. Były to jednostki parowo-żaglowe, o dużym zasięgu pływania i oczywiście odpowiednio uzbrojone. Najważniejszym faktem jednak, na który należałoby zwrócić uwagę było to, że przeznaczeniem takich okrętów nie była oczywiście walka w zespołach, ale krążownicze rejsy i zwalczanie żeglugi handlowej przeciwnika.

Również i krążowniki pancerne „Rjuryk", „Gromoboj" i „Rossija" oraz lekki krążownik „Bogatyr", które kolejno zawijały na redę Władywostoku, nosiły charakter okrętów pomocniczych do tego rodzaju „samotnych" operacji. Wyraziliśmy się „na redę", a nie „do portu" dlatego, że faktycznie portu władywostockiego w dzisiejszym pojęciu w owym czasie jeszcze nie było. Brakowało urządzeń przeładunkowych (stąd zaopatrzenie „Rossiji" przed każdym rejsem w węgiel trwało 7—13 dni), połączenia kolejowego z krajem, odpowiednich basenów, warsztatów, stoczni i spokojnego awanportu. Nie był to jeszcze Władywostok, jaki oglądać możemy dziś, pod rządami władzy radzieckiej. Okręty rosyjskie faktycznie bazowały w dość prymitywny sposób, a kampanię zimową odbywać musiały w portach... japońskich.

Tymczasem samuraje japońscy sięgać już zaczęli na kontynent. Incydenty formoskie, wojna chińsko-japońska, a wreszcie zaborcza polityka rosnącego imperializmu — wszystko to nie mogło wróżyć nic dobrego.

U schyłku XIX stulecia Japończycy zamawiają na stoczniach zachodnio-europejskich 6 krążowników pancernych typu „Asama" (9 900 t. 21 węzł., IV-203, XIV-152, XII-75, pancerz 100—178 mm, pokład 51 mm). Kapitaliści europejscy orientują się, że flota rosnącego w siłę Nipponu zwróci się przede wszystkim przeciw Rosji, ich rywalowi politycznemu, starają się więc zamówienie wykonać jak najlepiej. W rezultacie — japońskie okręty wojenne, chociaż mniejsze o 2 000 t. wyporności od rosyjskich, zostają wyposażone w cięższą i liczniejszą artylerię, są szybsze i silniej opancerzone.

W miarę wzrastania niepokojów na Dalekim Wschodzie — dowódca Floty Oceanu Spokojnego admirał Tyrtow zwraca się do naczelnego dowództwa, błagając niemal o zmianę istniejącego stosunku sił i rozbudowę portu władywostockiego, tłumacząc, że w wypadku wybuchu wojny okręty rosyjskie znajdą się nagle rozproszone w różnych portach japońskich i wtedy nawet „zła wola" urzędników telegrafu japońskiego doprowadzić może do klęski.

Biurokratyczne kliki carskich sztabowców niewiele przejmują się meldunkiem. Odpowiedź, jaka w końcu nadchodzi, można by uznać za humorystyczną, gdyby nie trafiła akurat na tak groźną, nieomal tragiczną chwilę. Treść brzmi dosłownie: „Dopóki stosunki z Japonią będą zadawalające, nie ma potrzeby myśleć o porcie"...

Nadchodzi rok 1904...

W podpokładowych pomieszczeniach marynarze piszą listy do swoich rodzin. Konflikt zbrojny wydaje się im już nieunikniony, ale carska dyplomacja jest wciąż krótkowzroczna. Następuje wreszcie pamiętny dzień napadu na Port Artur.

Wojna rozpoczyna się...

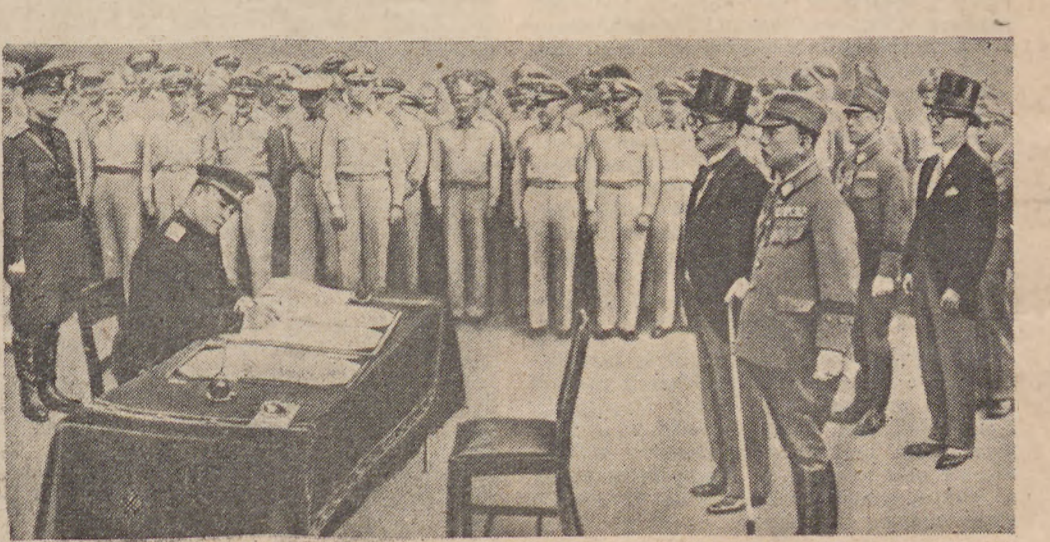
Od tej chwili eskadra jest nieustannie w kampanii. W ciągu 190 dni dokonuje 7 wypadów. Między innymi okręty rosyjskie przechodzą niebezpieczną i strzeżoną cieśninę Tsugaru, wychodzą na otwarty ocean i atakują niespodziewanie szereg wojennych transportów nieprzyjacielskich. Eskadra działa samotnie — bez odpowiednich baz i bez kontaktu z krajem, mimo to jednak jej operacje obfitują w wiele sukcesów. Toną wciąż nowe statki japońskie zaopatrujące armię koreańską i wyspy macierzyste. Na dno idzie również 18 haubic 28 cm, przeznaczonych do oblężenia Portu Artura. Zniszczony zostaje, po uprzednim zabraniu z pokładu załogi, niemiecki transportowiec „Thea", dowożący do Japonii materiał wojenny. W rezultacie tych klęsk japońskie zagraniczne towarzystwa żeglugowe ogarnęła panika. Samotna eskadra chociaż nieliczna i słaba, potrafiła swoją działalnością wytworzyć psychozę formalnej blokady Nipponu.

Dzieje się to pod samym nosem admirała Kamimury, który wprawdzie dysponuje znacznie silniejszymi siłami, ale który jednak długo nie potrafi przeciwstawić się akcji rosyjskiej eskadry.

Owoce zwycięstwa nie są jednak wykorzystywane przez kliki carskich polityków i sztabowców. Znów pojawiają się skutki niedoceniania rad rosyjskich marynarzy o stworzeniu odpowiedniej bazy dla eskadry. Krążownik „Bogatyr" po doznaniu awarii nawigacyjnej, zostaje wycofany z działań wojennych, w których nie bierze udziału już do końca wojny. To samo dzieje się z uszkodzonymi w boju z silniejszą eskadrą Kamimury — dwoma innymi krążownikami. „Rjuryk" tonie w bohaterskiej walce ze znacznie przeważającymi siłami przeciwnika. Działa jeszcze uzbrojony transportowiec „Lena", ale kotły jego pozwalają jedynie na rozwinięcie szybkości 12 węzłów, a więc pozostaje mu tylko rola strażniczego awiza. Samotna eskadra przestaje działać chociaż wciąż jeszcze Japończycy lękają się jej artylerii i nie ważą się na napad na Władywostok.

Sześć miesięcy krążowniczej walki zrobiło jednak swoje. W Japonii powstały kłopoty bawełniane, ruch żeglugi zagranicznej znacznie osłabł, a parlament japoński zażądał wyjaśnień od rządu i Kamimury. Niezaprzeczalnym powodzeniem w ogólnym przebiegu wojny było również związanie przez eskadrę władywostocką znacznych sił japońskich, które nie mogły brać udziału w bojach na głównym teatrze wojny.

ANDRZEJ WILCZYŃSKI



Na zdjęciu u góry: Rok 1905... Rosyjska „samotna eskadra" na redzie Portu Artura. Obok: Rok 1945... Delegacja radziecka podpisuje akt bezwarunkowej kapitulacji armii Mikada.

TRÓJMIASTO WYBRZEŻA

napisał KAROL WEBER

III

Każdy, ktokolwiek obserwował odbudowę naszego Wybrzeża może dziś z łatwością zauważyć, jak wspaniałą ewolucję przeszedł zespół portowy GD w ubiegłym czteroleciu. Z gruzów i zniszczeń wojennych planowość gospodarcza Polski Ludowej oraz wytężona praca robotników budowlanych i portowych stworzyła potężny instrument gospodarki narodowej, który pomimo istniejących jeszcze braków technicznych stał się największym portem na Bałtyku.

Coraz większą rolę w rozwoju naszych portów zaczyna odgrywać nowy, podstawowy element — rozszerzenie się naturalnego zaplecza gospodarczego polskiego wybrzeża na kraje demokracji ludowej. Szczególnie ważnym czynnikiem jest pogłębienie współpracy w zakresie handlu zagranicznego z bratnią Czechosłowacją. Przed wojną obroty morskie czechosłowackiego handlu zagranicznego kierowane były na porty niemieckie, ujścia Renu i Triest. Obecnie cały import rudy dla hutnictwa i podstawowych surowców odbywa się za pośrednictwem polskich portów, które jednocześnie przeładowują większość towarów eksportowanych do krajów zamorskich.

WARUNKI NATURALNE

Rozbudowa portu szczecińskiego nie ma w stosunku do Gdańska charakteru konkurencyjnego. Jest ona pomyślana jako techniczne uzupełnienie i odciążenie zespołu GD. Na przodującą rolę tego zespołu wpływa korzystne położenie w głębi zatoki osłoniętej od północy i stanowiącej naturalne warunki ochrony przed burzami, położenie u ujścia Wisły głównej arterii komunikacji wodnej Polski oraz korzystne usytuowanie na równoleżnikowym szlaku wodnym śródlądowym, łączącym dorzecze Odry i systemów zachodnio-europejskich poprzez Wisłę oraz Nogat i Zalew Wiślany z ZSRR, szczególnie zaś z republikami nadbałtyckimi. Wielkie znaczenie posiada również kończący się w Gdańsku-Gdyni systemat dróg kołowych i kolejowych w kierunku północ-południe i związana z tym najkrótsza odległość Bałtyk — Morze Czarne, a jeżeli chodzi o drogę wodną najkrótsza trasa ze szwedzkich portów rudowych i fińskich baz eksportu drzewa do polsko-czechosłowackiego zagłębia górniczo - hutniczego.

PLAN SZEŚCIOLETNI

Ważnym etapem rozwoju było zespolenie obu dotychczas samodzielnych portów w jeden organicznie związany zespół GD. Komercjalizacja, która wchodzi w życie z początkiem 1950 roku przyśpieszy zrastanie się obu terenów w jedną harmonijnie pracującą całość, podzieloną na wzajemnie uzupełniające się rejony.

Nowy skomercjonalizowany zarząd zespołu portowego wolny od biurokratycznego balastu i obciążeń administracyjnych, będzie mógł — mając w swojej dyspozycji obsługę statku od jego przyjścia na redę aż do jego ponownego wyjścia tj. holowanie, cumowanie, wyładunek, obsługę dźwigów i gospodarkę magazynową, skoordynować należycie wszystkie elementy polityki eksploatacyjnej i inwestycyjnej.

Powiększenie atrakcyjności zespołu portowego przez ustalenie najdogodniejszych taryf usług, oraz skrócenie czasu postoju statków przez modernizację urządzeń przeładunkowych i zastąpienie pracy ręcznej nowoczesnymi urządzeniami pomocniczymi jak sztaplarki, ładowaczki, wózki magazynowe itp., wzmoże obroty towarowe, rozszerzy sieć regularnych połączeń z innymi portami świata. W ślad za tym wzrośnie znaczenie zespołu portowego. Należy się liczyć z tym, że rozwój zespołu zmusi już w najbliższym czasie wszystkie najważniejsze konferencje żeglugowe do uznania portu GD jako portu bazowego.

Plan sześcioletni przewiduje dla zespołu GD w pierwszym rzędzie inwestycje przyśpieszające i usprawniające przeładunek towarów, pozostawiając większe inwestycje budowlane na okres późniejszy. Poza unowocześnieniem obecnie istniejących dźwigów i taśmowców ogólna ilość urządzeń przeładunkowych wzrośnie o około 50%, przy czym zdolność przeładunkowa powiększona zostanie do 250% obecnych możliwości. Będzie to możliwe dzięki powiększeniu nośności eksploatowanych dźwigów i przyśpieszeniu tempa ich pracy.

Większa ilość elektrycznych i motorowych podciągarek ułatwi i przyśpieszy manewrowanie wagonami a liczne, nowoczesne urządzenia pomocnicze zmniejszą do minimum wysiłek fizyczny robotników portowych. Zamówiony w kraju i zagranicą sprzęt pomocniczy już nadchodzi i jest już obecnie oddawany do eksploatacji. Z uwagi na spodziewany olbrzymi rozwój przemysłu w okresie najbliższego sześciolecia, fachowcy portowi liczą się z tym, że dużo robotników przejdzie do innych dziedzin pracy i że zwiększone przeładunki będą musiały być wykonane obecną lub nawet mniejszą ilością robotników portowych. Na podstawie doświadczeń ostatniego roku należy stwierdzić, że będzie to możliwe dzięki stosowaniu nowych metod pracy, lepszemu wyszkoleniu, współzawodnictwu pracy i posługiwaniu się nowoczesnymi urządzeniami pomocniczymi, zmniejszającymi wysiłek fizyczny.

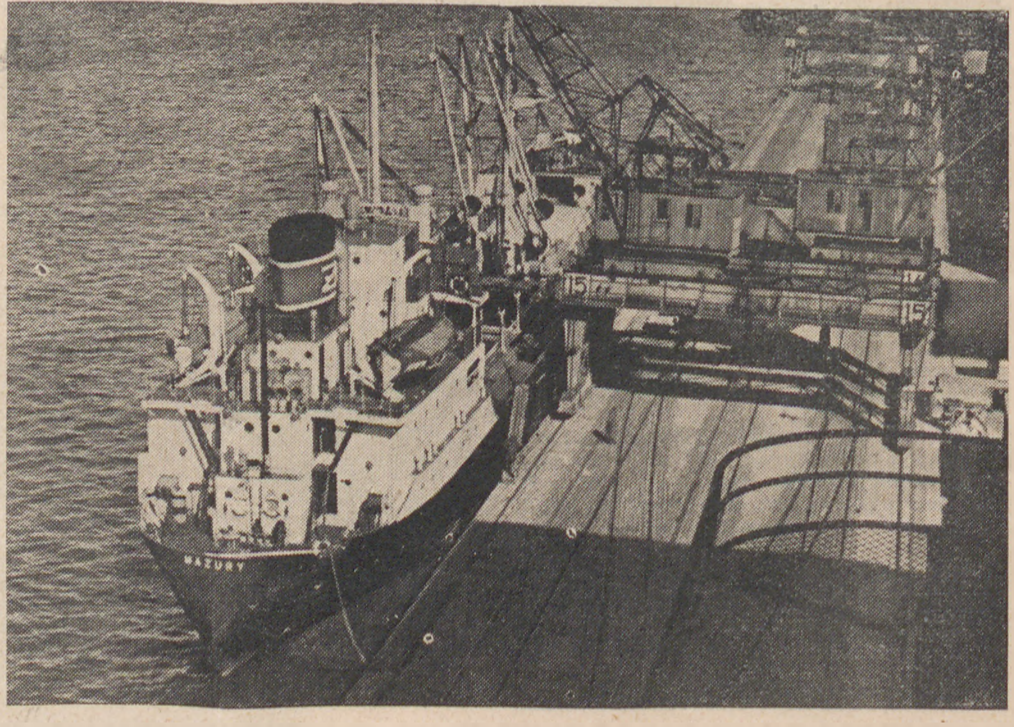
INWESTYCJE BUDOWLANE

W najbliższych latach powierzchnia magazynowa zespołu portowego powiększy się mniej więcej o 40%. Obecnie już są prowadzone intensywne prace budowlane w basenie wolnocłowym w Gdańsku, które w sumie dadzą około 40 000 m² powierzchni magazynowej o wytrzymałości do 3 ton obciążenia na metr kwadratowy.

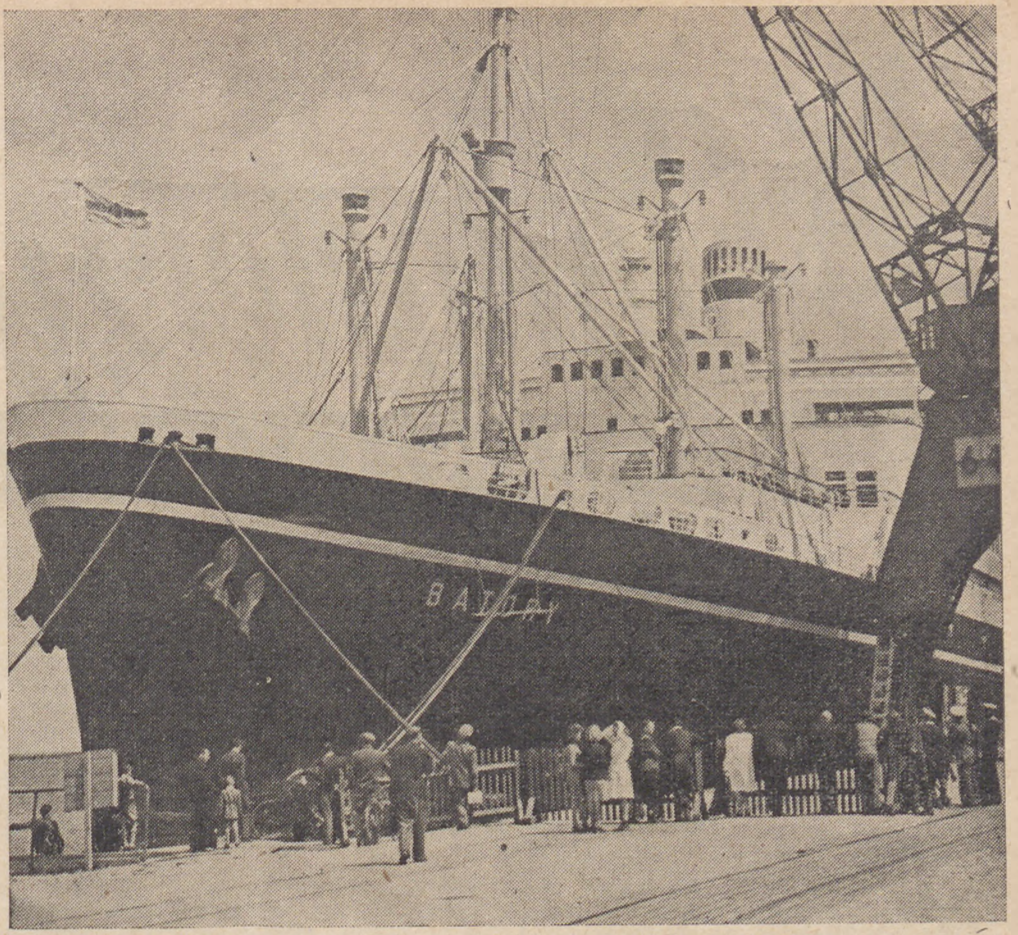
Na terenie gdyńskiego portu rybackiego w roku przyszłym zostanie oddana do eksploatacji nowa obszerna chłodnia rybna. Przedsiębiorstwa rybackie „Dalmor" i „Arka" zapoczątkowały już budowę większych obiektów, a w niedługiej przyszłości zginą wszystkie baraki i budynki prowizoryczne, które nie tylko szpecą dzielnicę rybacką lecz ponadto są wylęgarnią szczurów i innych szkodników.

Wielki nacisk kładzie się na stałą konserwację i wzmocnienie obecnie eksploatowanych nabrzeży.

W końcu 1955 roku zdolność przeładunkowa zespołu portowego GD przekroczy 20 milionów ton. Z tego około 75% przypada na towary masowe jak węgiel i ruda, reszta zaś na drobnicę. W miarę wzrostu wydobycia węgla powiększy się też znacz-



nie jego eksport. Przeładunek rudy może z uwagi na uruchomienie nowych zakładów hutniczych w kraju i sąsiedniej Czechosłowacji podnieść się w stosunku do obecnego przeładunku o 100 do 120%. Poważną pozycję stanowić będzie eksport cementu, który zyskuje sobie coraz więcej zamorskich rynków zbytu i cukier, którego produkcja w planie sześcioletnim znacznie przekroczy wewnętrzne zapotrzebowanie, pozostawiając poważne rezerwy eksportowe. Intensyfikacja uprawy rolnej pozwoli na utrzymanie i rozszerzenie eksportu zboża a niewątpliwie w najbliższym już czasie wznowimy eksport ziemniaków w znacznych ilościach. Dalszą nową pozycję stanowić będą produkty naszego warzywnictwa i sadownictwa w stanie świeżym i jako konserwy.



JEDEN PORT — JEDNO MIASTO

Rozwój i rozbudowa zespołu portowego nie ogranicza się do realizacji zamierzeń inwestycyjnych planu sześcioletniego. Obecnie już rozważane są plany dalszej rozbudowy i rozwoju portu GD. Okres 1950 do 1955 roku jest jedynie wstępem przygotowawczym do wielkich zamierzeń budowlanych. Oba ośrodki miejskie Gdańsk i Gdynia mają tendencję zlania się w jedną całość gospodarczą i administracyjną łącznie z miastem Sopot. Zespół trójmiasta, który dzisiaj liczy około 350 000 ludzi w miarę odbudowy zniszczeń wojennych i zabudowy nowych terenów posiadać będzie dwukrotnie większą ilość mieszkańców. Odbudowa Gdańska, który stanie się centralnym ośrodkiem dyspozycji gospodarczej Wybrzeża i rejonu administracyjnego powiększonego znacznie województwa, odbywać się będzie we wzmożonym tempie. Centrum starego miasta zostanie z zachowaniem zabytkowości architektonicznej zrekonstruowane jako dzielnica mieszkaniowa dla świata pracy. Z uwagi na charakterystyczny układ fizyczny dzielnice mieszkalne zrastać się będą dośrodkowo, dzielnice przemysłowe natomiast znajdować się będą na peryferiach, sięgając od Gdyni w kierunku Chylonii i Redy a na terenie Gdańska w kierunku Pruszcza i na wschód w kierunku Wisły.

KIERUNKI PRZYSZŁEJ ROZBUDOWY PORTU

Te same warunki, które powodują zrastanie się miast nadają zasadnicze kierunki przyszłej rozbudowie portu. Baseny gdyńskie wciśnięte pomiędzy wzgórza nie mają poza niewielkim obszarem przemysłowym za stocznią żadnej możliwości rozbudowy. W kierunku południowym względy urbanistyczne również ograniczają dalsze inwestycje portowe poza ewentualnym wykorzystaniem w dalszej przyszłości basenu węglowego i rybackiego dla rozszerzenia portu drobnicowego.

Dlatego też, rozważając rozbudowę zespołu portowego koncentruje się uwagę raczej na ujściu Wisły. Wynika to również z przewidzianego podziału funkcji przeładunkowych obu rejonów, w rejonie północnym (gdyńskim) projektuje się skoncentrowanie ruchu pasażerskiego i linii towarowych w kierunku na zachód. Rejon południowo-wschodni (gdański) obsługiwać będzie prawdopodobnie jedynie ruch liniowy w kierunku północno-wschodnim tj. wschodnia Szwecja, Finlandia i ZSRR, oraz większość przeładunków towarów masowych i przesyłek całokrętowych.

Założenie to wynika zresztą również z projektu większego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych dla przewozu transportów masowych. W związku z realizowaną już obecnie arterią Wisła — Gopło — Warta z przedłużeniem na Śląsk i usprawnieniem przewozów na Wiśle i dalej w kierunku wchodnim na Bug i Dniepr, rejon gdański rozrośnie z czasem do wspaniałego portu morsko-rzecznego. Wyładunek statków odbywać się będzie tu dwukierunkowo na ląd i bezpośrednio na barki dla dalszego transportu.

Obecnie już prowadzone są roboty celem pogłębiania kanału tzw. Martwej Wisły i wyprostowania linii nabrzeży. Dalszym krokiem będzie rozszerzenie samego kanału do szerokości pozwalającej na postój większych jednostek po obu stronach i swobodny ruch statków.

Projektowana jest ponadto budowa nowych basenów dla przeładunków masowych rudy i węgla. Rozważany jest również projekt budowy portu dalbowego, ciągnącego się w kierunku Sianek, który łączyć się będzie z portem rzecznym opartym o przełom Wisły.

Dla przeładunku drobnicy rezerwowane są tereny w kierunku Brzeźna, do których przylegać będzie kompleks hal i placów przyszłych Międzynarodowych Targów Bałtyckich. Rozważana jest również koncepcja wykonania z wydobytych przy budowie innych basenów materiałów ziemnych sztucznych nabrzeży dla basenu położonego już na morzu równolegle do obecnego basenu wolnocłowego.

Przeładunek ładunków płynnych skoncentrowany zostanie w oddzielnym basenie, dla drzewa zapoczątkowano już budowę urządzeń przeładunkowych nad Motławą naprzeciw Holmu.

Żegluga przybrzeżna otrzyma poza obecną przystanią w Gdyni dogodną bazę w rejonie gdańskim.

KOMUNIKACJA

Przy ustalaniu powyżej omawianych wytycznych rozbudowy portu brano pod uwagę również zagadnienia komunikacyjne. Dalsze zagęszczenie ruchu towarowego z południowego zaplecza napotyka na znaczne trudności. Chociaż w przyszłości przewidziana jest przebiegająca poza zachodnimi wzgórzami linia obwodowa, to jednak sprawniejsze manewrowanie wagonami i pociągami wymaga zbyt rozległych torów rozrządowych, dla których w rejonie północnym brak miejsca. Idące z głębi kraju lub podążające w jego głąb pociągi będą mogły bez trudności przeformowane na terenach przylegających do projektowanej rozbudowy rejonu południowowschodniego, przy czym dla transportów z województw centralnych pewne odciążenie dla węzła tczewskiego stanowić mogą większe stacje po prawym brzegu Wisły i późniejsze bezpośrednie połączenie Gdańsk—Elbląg.

Ważne zagadnienie powiązania wąskiego, ciągnącego się na przestrzeni prawie 50 kilometrów trójmiasta znajdzie rozwiązanie przez obecnie prowadzoną rozbudowę głównej drogi Gdańsk—Gdynia na wygodną autostradę z 2 szerokimi jezdniami, o znacznej przepustowości, której uzupełnieniem będzie tzw. „droga zielona" łącząca Gdynię z Nowym Portem, która przebiegać będzie od Orłowa nad brzegiem morza przez Sopot, Jelitkowo i Brzeźno.

Masowy ruch osobowy i obsługę setek tysięcy ludzi pracy przejmie zelektryfikowana trasa PKP na przestrzeni Pruszcz Gdański — Wejherowo z odnogą od stacji Gdańsk Główny — Nowy Port. W okresie pełnego natężenia ruchu, pociągi przebiegać będą w odstępach 7 minutowych, a przestrzeń Gdańsk—Gdynia pokonywana będzie w 28 minutach. Oczywiście, że w związku z tym przebudowane zostaną urządzenia torowe i stacyjne, a na trasie powstaną nowe przystanki osobowe.

Elektryfikacja na przestrzeni Gdańsk Główny — Nowy Port rozpoczęta zostanie już w przyszłym roku. W dalszych dwóch latach uruchomione zostaną pociągi elektryczne na odcinku Gdańsk—Gdynia i następnie w kierunku Pruszcza Gdańskiego i Redy—Wejherowo. Będzie to miało ogromne znaczenie dla dalszego rozwoju trójmiasta i pozwoli na zmianę tras obecnie prowadzonych linii autobusowych i trolleybusowych jako linii uzupełniających.

Trudno w tej chwili ocenić do jakiej zdolności przeładunkowej port GD zostanie rozbudowany. W myśl zasad gospodarki socjalistycznej rozwój portu odpowiadać będzie postępowi uprzemysłowienia i powiększenia wydajności górnictwa Polski Ludowej oraz zwiększonym potrzebom krajów demokracji ludowej, które w portach polskich widzą najlepszą bazę przeładunkową dla swoich towarów przewożonych drogą morską.

W pracy zespołu GD udział floty polskiej będzie wzrastał z roku na rok, a szybkość usług i sprawność naszych robotników portowych już dziś przynosi Gdańskowi rozgłos i sławę, jakiej w historii swojej nie posiadał. Jako organiczne ogniwo gospodarcze nowej Polski Ludowej zespół portowy GD i Trójmiasto kroczą ku nowej lepszej przyszłości, budowanej przez ludzi pracy i dla ludzi pracy.

KAROL J. WEBER

Gangsterzy NAD AMAZONKĄ

Roman Wierny

Przypominacie sobie ten gest? To Mussolini podczas mowy nawołującej do podboju Abisynii tak chciwie wyciągał ręce. W roli niebosczyka-Duce występuje na naszym zdjęciu Charles E. Wilson. Z wyglądu mało przypomina on Benita, ale ma nie mniejszy apetyt. Jest on naczelnym dyrektorem „General Motors", a jednocześnie „królem kauczuku". Nęcą go bardzo kauczukowe lasy nad Amazonką, gdzie ulokował część swych kapitałów mając nadzieję na łatwe zyski.

„W ARGENTYNIE RZĄD ZABRONIŁ ODBYCIA KONGRESU POKOJU" — „REAKCYJNE KLIKI WENEZUELI, PERU I PARAGWAJU USTANOWIŁY DYKTATURY MAJĄCE POPARCIE FIRM AMERYKAŃSKICH" — „W BRAZYLII POLICJA WTARGNĘŁA DO GMACHU, W KTÓRYM OBRADOWAŁ KRAJOWY KONGRES POKOJU" — „KONFERENCJA DYPLOMATÓW USA W RIO DE JANEIRO UCHWALIŁA SANKCJE PRZECIWKO WSZELKIM PRÓBOM NACJONALIZACJI PRZEMYSŁU NAFTOWEGO W KRAJACH AMERYKI ŁACIŃSKIEJ"... — OTO FRAGMENTY KOMUNIKATÓW CODZIENNEJ PRASY POTWIERDZAJĄCE ZŁOŻONE NIEDAWNO OŚWIADCZENIE BRAZYLIJSKIEGO MINISTRA SPRAW ZAGRANICZNYCH, KTÓRY MIĘDZY INNYMI POWIEDZIAŁ, ŻE RZĄD JEGO „ZNAJDUJE SIĘ W ZASIĘGU DZIAŁAŃ KOLOSA AMERYKAŃSKIEGO" — „ZASIĘGOWI" TEMU, O KTÓRYM TAK SKROMNIE MÓWIŁ BRAZYLIJSKI MINISTER PRAGNIEMY POŚWIĘCIĆ ARTYKUŁ ZAMIESZCZONY PONIŻEJ.

Po Europie i Dalekim Wschodzie Ameryka Łacińska zajmuje trzecie miejsce w hierarchii absorbujących USA zagadnień politycznych. Nie jest to bynajmniej przypadkowe. Do Europy i Japonii Stany Zjednoczone przywiązują większą wagę, gdyż usiłują przekształcić je w strategiczne bazy wypadowe do wojny agresywnej przeciwko ZSRR, w Ameryce Południowej natomiast, ograniczają się do polityczno-wojskowego ujarzmienia znajdujących się tam republik drogą uzależnienia ich od dolara.

WSPÓLNE CECHY

Wspólną cechą republik południowoamerykańskich jest słabe uprzemysłowienie. Wszystkie te państwa ograniczają się jedynie do produkcji i eksportu surowców przemysłowych i produktów żywnościowych.

Przed drugą wojną światową państwa Ameryki Łacińskiej zdając sobie sprawę z konieczności rozwinięcia własnego przemysłu i uniezależnienia się od zagranicy przystąpiły do stworzenia baz przemysłowych. Na drogę industrializacji pierwsza wstąpiła Brazylia, która nie ograniczając się do eksportu kawy, rozpoczęła intensywnie rozwijać produkcję bawełny. Proces uprzemysłowienia został jednak zahamowany w czasie ostatniej wojny.

Przyczyniły się do tego Stany Zjednoczone, które masowo importowały z krajów Ameryki Łacińskiej potrzebne im dla produkcji wojennej surowce, ograniczając jednocześnie możliwość rozwoju przemysłowego tych państw. Ponieważ produkcję surowców rozwijał kapitał amerykański, który był jednocześnie ich jedynym odbiorcą, nie trudno sobie wyobrazić, że przemysł amerykański stał się niepodzielnym panem rynków Ameryki Południowej.

ZWRÓCIŁY Z NADWYŻKĄ

Eksport surowców do USA pozwolił jednak republikom Ameryki Łacińskiej nagromadzić poważną ilość dewiz, a niektóre państwa jak Brazylia i Argentyna, wykorzystując okres pomyślnej koniunktury, zdołały częściowo rozwinąć przemysł chemiczny, gumowy, włókienniczy i ciężki.

Sytuacja ta zmieniła się po wojnie. W USA nastąpiła poważna zwyżka cen. Republiki Południowej Ameryki dzięki machinacjom wszechwładnego kapitału USA zmuszone były nabywać towar po cenach

Ameryka Południowa — ojczyzna kauczuku i kawy (3/4 produkcji światowej). Powierzchnia — 17.800.000 km² (Europa — 9.900.000 km²). Ilość mieszkańców 89 milionów. Gęstość zaludnienia — 5 ludzi na km². Największe miasto — Buenos Aires (Argentyna) 2 364 300 mieszk. Największy port — Rio de Janeiro (Brazylia) 1.800.000 mieszk. Największa rzeka — Amazonka (6.200 km). Najwyższe wzniesienie — Aconcagua, Kordyliery (7.040 m). Bogactwa naturalne i surowce: kawa, trzcina cukrowa, kakao, kauczuk, bawełna, rudy, srebro, ropa naftowa. Hodowla bydła — przemysł mięsny. Kraje (w/g wielkości): Brazylia (większa od Australii) (stolica Rio de Janeiro), Argentyna (Buenos Aires), Peru (Lima), Kolumbia (Bogota), Boliwia (La Paz), Wenezuela (Caracas), Chile (Santiago de Chile), Ekwador (Quito), Paragwaj (Asuncion), Gujana (bryt.), Urugwaj (Montewideo), Gujana (hol.), Gujana (franc.), W-py Falklandzkie (bryt.).

Rozreklamowana szumnie Konferencja Panamerykańska w Bogocie została sprytnie i drobiazgowo przygotowana przez inspiratorów z Wall-Street. Amerykańscy politycy nie przewidzieli jednak tego, że całej tej inscenizacji może przeciwstawić się naród Kolumbii, mający dość niewoli dolara i wyzysku. Ludność Bogoty sprawiła gościom z Północy bardzo niemiłą niespodziankę, w wyniku której gmach, w którym odbywała się Konferencja został spalony, a jej reżyserzy ledwie zdążyli uciec do Waszyngtonu.

znacznie wyższych niż dotychczas nie podnosząc przy tym ceny na towary własne. Rezerwy dolarowe topniały. Jeśli w roku 1945 nadwyżka eksportu tych państw nad ich importem z USA wynosiła 360 mil. dol., to w dwa lata później import z USA przewyższał już eksport o 1 miliard 707 mil. dol. Jednocześnie USA, dążąc do absolutnego podporządkowania sobie państw Ameryki Łacińskiej, poważnie ograniczyły import. Efekt był taki, że sytuacja gospodarcza krajów Ameryki Łacińskiej upodobniła się do sytuacji przedwojennej. Okres prosperity skończył się, rządy poszczególnych państw zmuszone były zabiegać o tzw. „pomoce".

STREFA BEZPIECZEŃSTWA

Warunkiem uzyskania „pomocy" dolarowej dla państw południowo - amerykańskich jest sojusz wojskowy i przyjęcie dyktatury wojskowo - politycznej USA. Wychodząc z założenia, że terytoria sięgające na północy po Grenlandię i biegun północny, a na południe po Antarktydę i biegun południowy należą do tzw. „strefy bezpieczeństwa" kontynentu amerykańskiego, USA czyni wszystko, by leżące na tym obszarze państwa bezwzględnie sobie podporządkować

SZUKAJĄ WYJŚCIA

Szukając sposobu na uprzemysłowienie swoich krajów państwa Ameryki Południowej zgłosiły do ONZ wniosek o utworzenie Komisji Gospodarczej dla spraw Ameryki Łacińskiej. Projekt utworzenia takiej komisji, mimo ostrego sprzeciwu USA, która nie chce wypuścić tych państw z orbity własnych wpływów, został preforsowany. Tym niemniej rząd USA nadal nie wykazuje tendencji do zwiększenia sum pożyczkowych dla swoich podopiecznych. W okresie kiedy inne państwa otrzymały przeszło 2,5 miliarda dol., 20 państw Ameryki Południowej otrzymało około 200 mil. dolarów.

O powodach takiego postępowania czytamy w oświadczeniu Rady Spraw Zagranicznych USA co następuje: „Ameryka Łacińska cierpi z powodu tego, że nie znajduje się geograficznie na linii frontu w konflikcie z Rosją". Jak widać z powyższego pożyczki amerykańskie noszą wybitnie „gospodarczy" charakter. Nie zmienia tej sytuacji fakt scedowania przez USA na rzecz niektórych państw Ameryki Południowej prawa dostarczania artykułów żywnościowych Europie, w ramach „planu Marshalla". Za uzyskaną bowiem walutę państwa te nie mogą nabyć w Europie ani maszyn, ani środków komunikacji względnie innych urządzeń potrzebnych dla rozwoju własnego przemysłu gdyż Europa tych rzeczy nie eksportuje.

ZAMIAST MASZYN ARMATY

Chcąc odwrócić uwagę państw Ameryki Łacińskiej od ich istotnych potrzeb gospodarczych, USA przystąpiły do ugruntowania ogólno - amerykańskiego sojuszu wojskowego. W związku z tym na konferencji w Rio de Janeiro w 1947 r. podpisano „pakt wzajemnej obrony", który w rok później rozbudowano w system regionalnej organizacji w ramach Narodów Zjednoczonych. O charakterze tej „organizacji państw amerykańskich" świadczyć może już sam fakt, że w specjalnej rezolucji potępiono komunizm i zobowiązano się do jego zwalczania. Nie ulega wątpliwości, że sojusz wojskowy, który przewiduje ujednolicenie broni przez wszystkich jego sygnatariuszy, zapewni milionowe wpływy amerykańskim handlarzom śmierci. Ludność krajów południowo - amerykańskich otrzyma wprawdzie niepotrzebne jej czołgi i armaty, nie otrzyma natomiast ani jednej maszyny, która by mogła przyczynić się do gospodarczego rozkwitu ich ojczyzny.

PRZECIWKO EUROPIE

Na konferencji w Bogocie zainicjowano jeszcze jedną akcję, która pod pozorem „likwidacji kolonializmu europejskiego" ma na celu odebranie państwom europejskim posiadane przez nie kolonie na terenie Ameryki Południowej. Czyli innymi słowami Anglia miałaby zrezygnować z Gujany, Hondurasu, Jamajki i Indii Zachodnich, Francja zaś i Holandia z Gujany. Wyspy Falklandzkie miałyby przejść na własność Argentyny i Chile. Na wyzwolonych terytoriach zaproponowano urządzić plebiscyt, celem umożliwienia ludności wypowiedzenia się w sprawie ich przyszłego bytu państwowego, oczywiście bez status quo.

Na pozór można by odnieść wrażenie, że akcja ta pomyślana jest w interesie ludów zamieszkujących wspomniane obszary. Że tak jednak nie jest można wywnioskować ze złożonej w tej sprawie przez delegata Meksyku propozycji. Brzmiała następująco: „wyzwolone terytoria należy przekazać USA na przeciąg 99 lat". Jak widać zbyt grubymi nićmi była szyta cała ta impreza. Powołano jednak do życia „Amerykańską Komisję Terytoriów Zależnych" z siedzibą w Hawannie, która ma zająć się tą sprawą.

Jednej rzeczy tylko nie rozstrzygnięto na tej konferencji — sprawy pomocy gospodarczej dla Ameryki Południowej. Tę sprawę odroczono. Komentarze zbyteczne.

JAK REAGUJE LUD

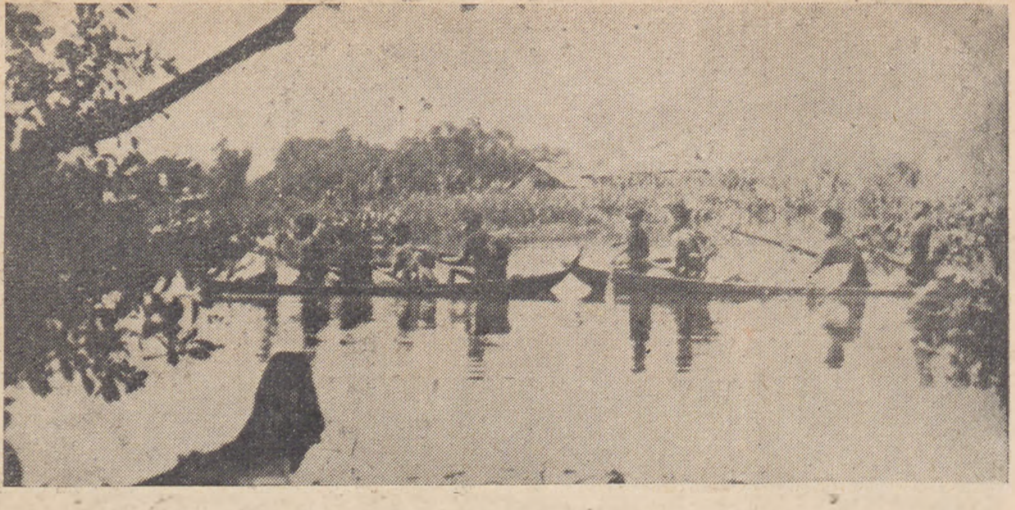
Nie należy chyba dodawać, że w parze z faszyzacją kraju i wzrostem wpływów USA, wzrasta prześladowanie ruchu robotniczego i organizacji zawodowych w poszczególnych krajach Ameryki Łacińskiej. Warto natomiast podkreślić, że opór mas robotniczych stawiany faszystowskim rządom poszczególnych republik stale wzrasta. Oto fakty:

Uczestnicy konferencji w Bogocie musieli ratować się ucieczką przed gniewem ludu kolumbijskiego. Mimo terroru władz niemal w każdym kraju Ameryki Południowej (w niektórych nielegalnie) odbywają się kampanie w obronie pokoju. Udział w nich biorą centrale związków zawodowych, organizacje młodzieżowe, kobiece i kulturalne. Wśród inicjatorów akcji znajdują się liczni intelektualiści. Czynny udział również biorą partie komunistyczne cieszące się poparciem klasy robotniczej.

Odbyty również niedawno Kongres Pokoju na Kubie dał wyraz antyimperialistycznym nastrojom ludności, krajów Ameryki Łacińskiej. Sekretarz Komunistycznej Partii Brazylii ujął je krótko i jasno, „Jeśli zdradzieckie kliki rządzące po dyktatorsku, będą usiłowały wciągnąć nas do walki przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej to przekształcimy tę walkę w wojnę wyzwoleńczą przeciwko uciskowi imperialistycznemu".

Jak widać nie pomagają represje dyktatorskich rządów nasłanych przez Stany Zjednoczone. Narody kolonii USA — Ameryki Łacińskiej, chcą być wolne i wolność tę uzyskają.

R O M A N   W I E R N Y



»L'ARMÉE DE FANTÔMES«

— Wiecie jak francuscy rezydenci nazywają naszą armię? — L'armée de fantomes".

— Armia zjaw?

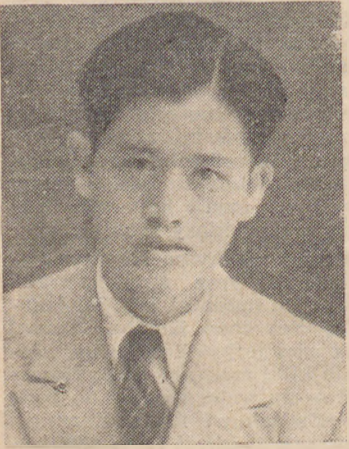
— Tak, bo nasi walczą wieczorem. Ciemność pomaga nam bronić się i zmniejsza przewagę uzbrojenia okupantów francuskich...

Taką mniej więcej rozmowę przeprowadził jeden z korespondentów „Prasy Wojskowej" z przedstawicielką młodzieży vietnamskiej podczas Kongresu w Budapeszcie. Zdjęcie zamieszczone powyżej przedstawia właśnie fragment walk o wolność narodu vietnamskiego. Na małych zwinnych łodziach partyzanci vietnamscy podkradają się do garnizonów francuskich, by zaatakować ich niespodziewanym wypadem. Zdjęcie to otrzymaliśmy od przewodniczącego delegacji młodzieży Viet-Namu na Światowy Kongres Młodzieży — Phan-Yan-Hiel który w przejeździe przez Warszawę do Budapesztu odwiedził m. in. i naszą Redakcję i skreślił dla Czytelników „Morza Marynarza Polskiego" serdeczne pozdrowienia (p. niżej). Wraz z Phan-Yan-Hiel przybył do naszej Redakcji przewodniczący Delegacji Młodzieży Kolonialnej Jacques Vergès, który w serdecznych słowach pozdrawiając naszych Czytelników, pisze (p. niżej): „Czytelnikom Morza Marynarza Polskiego oraz całej zwycięskiej młodzieży polskiej, która z entuzjazmem odbudowuje swą ojczyznę, budując jednocześnie socjalizm i broniąc pokoju, przesyłamy braterskie pozdrowienia od młodzieży walczącej z wyzyskiem kolonialnym, we wspólnej walce przeciwko imperializmowi. — W imieniu brygady Hochiminh — Jacques Vergès".

Aux lecteurs de „MORZE Marynarz Polski" et à la vaillante jeunesse polonaise qui reconstruisent avec enthousiasme leur patrie, édifient le socialisme, défendent la paix ; le salut fraternel des jeunes qui combattent le colonialisme et suivent avec admiration les succès et les efforts de la jeunesse de Pologne dans le combat commun contre l'impérialisme

Pour la brigade HOCHIMINH
Jacques Vergès.

Przewodniczący delegacji młodzieży kolonialnej Jacques Vergès, skreślił pozdrowienia (p. obok z lewej) dla Czytelników M.M.P.



Phan-Yan-Hiel — delegat młodzieży Vietnamskiej na Kongres w Budapeszcie zasyła serdeczne pozdrowienia (p. obok z prawej) Czytelnikom M.M.P. i całej młodzieży polskiej.

Thân ái đồng bào "Morze Marynarz Polski" và tin tưởng rằng các bạn sẽ là tiền phong trong sự giúp đỡ cho công cuộc tranh đấu giải phóng các dân tộc nhược tiểu

Thay mặt thanh niên Việt Nam trong đoàn "Hồ-chí Minh"

Felieton niemorski

KONGRES POKOJU I BRATERSTWA

Zarówno Festiwal jak i Drugi Wszechświatowy Kongres Młodzieży, który odbywał się ostatnio w Budapeszcie, stały się wspaniałą demonstracją młodzieży pracującej całego świata w obronie jej praw, oraz w walce o pokój, prawdziwą demokrację i niepodległość.

Pod sztandarami Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej, realizując uchwały Paryskiego Kongresu, młodzi demokraci we wszystkich zakątkach kuli ziemskiej stają w szeregach bojowego frontu obrońców pokoju, protestując stanowczo przeciwko usiłowaniom angloamerykańskich imperialistów, zmierzających do rozpętania nowej wojny.

W myśl haseł ŚFMD krajowe organizacje młodzieży w krajach kapitalistycznych i zmarshallizowanych przeprowadzają masowe kampanie, walki o zmniejszenie zbrojeń i zakaz używania bomby atomowej.

Z niebywałą siłą i rozmachem młodzież demokratyczna rozwinęła walkę przeciwko agresywnemu paktowi atlantyckiemu. Nie tak dawno uczestnicy francuskich sztafet młodzieżowych, udających się w drodze na Festiwal przez siedzibę sztabu atlantyckiego — Fontainebleau, demonstrowali przeciwko generałom spiskującym pod stolicą Francji, przygotowującym zamach na pokój świata.

Decydujący jest udział młodzieży ZSRR i krajów demokracji ludowej w światowym froncie pokoju przeciwko planom podżegaczy wojennych. Młodzież tych krajów, pod kierownictwem Komsomołu i zjednoczonych, krajowych związków młodzieży, w codziennej, pokojowej pracy, w codziennych sukcesach produkcyjnych, osiągając niebywały awans społeczny i kulturalny, wzmacnia i rozwija swe organizacje oraz przewodzi światowemu frontowi młodzieży, walczącej o pokój.

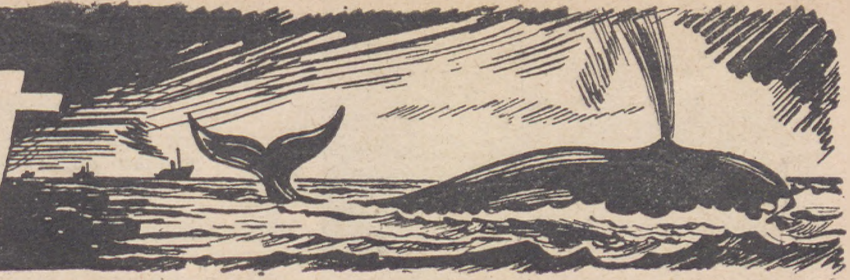
Zarówno Festiwal jak i Kongres Młodzieży toczył się pod znakiem serdecznej solidarności z młodzieżą krajów kolonialnych i zależnych. Młodzież ta, za przykładem bohaterskiej młodzieży chińskiej, walczy wytrwale o wyzwolenie narodowe i społeczne swych narodów spod ucisku europejskich i amerykańskich imperialistów. Objawem tej solidarności z młodzieżą krajów kolonialnych jest fakt, że młodzież ZSRR, krajów demokracji ludowej, a także niektórych krajów kapitalistycznych, podjęła się opłacenia kosztów pobytu i podróży na Festiwal i Kongres swych towarzyszy walki z dalekich krajów Afryki i Azji. Dzięki temu aktowi solidarności 10 tys. delegatów młodzieży kolonialnej otrzymało możność uczestniczenia na Festiwalu i światowym parlamencie postępowej młodzieży świata.

Rosną szeregi międzynarodówki młodzieży demokratycznej. Od chwili powstania ŚFMD podwoiły się szeregi jej członków. Wynoszą one obecnie 60 milionów chłopców i dziewcząt z 63 państw świata. W szeregach Federacji czołową rolę odgrywają młodzieżowe organizacje ZSRR i krajów demokracji ludowej. W ciągu ostatniego roku w szeregu państw demokracji ludowej nastąpiło połączenie młodzieżowych organizacji w jednolitą, postępową organizację młodzieży, mobilizującą wszystkie siły młodzieży do walki o zbudowanie socjalizmu. ZMP-owcy polscy przekazali młodzieży świata, zgromadzonej w Budapeszcie, braterskie pozdrowienia od robotniczo-chłopskiej młodzieży polskiej, która na rusztowaniach i w kopalniach, na poligonach i obozach, na ławach szkolnych i laboratoriach wykuwa lepszą przyszłość dla swego narodu.

Na przekór ciemnym siłom imperializmu, Światowa Federacja Młodzieży Demokratycznej jeszcze bardziej zewrze swe szeregi i wzorując się na ofiarnej i bohaterskiej młodzieży radzieckiej, poprowadzi młodzież pracującą świata ku świetlanej przyszłości.

Delegacja młodzieży kolonialnej w drodze do Budapesztu, zatrzymała się w Warszawie, gdzie zawarła bliższą znajomość z młodzieżą polską.

1000 lat



W POGONI ZA WIELORYBAMI

JACEK GRAŃ

ZAMIAST WSTĘPU

Gdybyśmy mogli zbudować tak gigantyczną wagę, aby na jednej z szal móc umieścić ogromne cielsko wieloryba, to na drugiej szali, zamiast odważników, moglibyśmy śmiało ustawić co najmniej 25 słoni, lub ponad 1 000 ludzi. Średni ciężar wieloryba wynosi bowiem 70 ton, chociaż nierzadko bywają okazy, których waga przekracza 100 000 kilogramów.

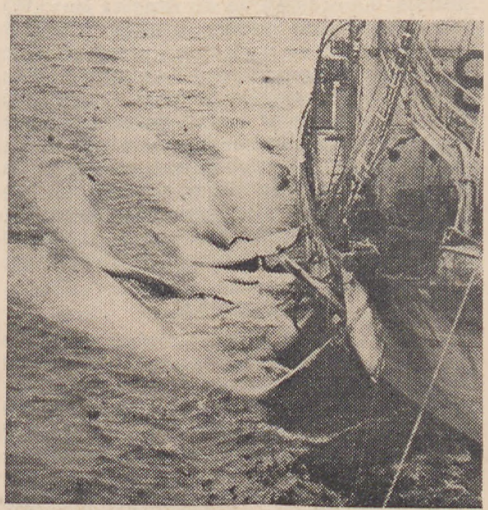
Nie ma na świecie istoty żywej, która by mogła dorównać wielorybowi pod względem wielkości, ciężaru lub siły. A jednak człowiek zwyciężył wieloryba... Oczywiście nie sam na sam i nie gołymi rękoma. Uzbrojony w specjalne działko harpunowe, umieszczone na dziobie statku wielorybniczego, człowiek do tego stopnia opanował sztukę łowienia wielorybów, iż w ciągu jednego tylko dnia ofiarą statku wielorybniczego może paść czasem od 5 do 10 potężnych wielorybów.

PRZED TYSIĄCEM LAT

Oczywiście, nie od razu opanowali ludzie sztukę łowienia tych największych na świecie zwierząt. Tysiąc lat temu człowiek nie wiedział nawet, w jaki sposób zbliżyć się do pływających olbrzymów, a i wiadomości o wielorybach były naówczas bardzo skąpe i oparte przeważnie na fantazji. Nie zdawano sobie także sprawy z tego, jaki ogrom bogactwa przedstawia sobą wieloryb. Rzeczą najbardziej drogocenną był oczywiście tłuszcz. Było go tyle, że nie starczało nawet i 100 beczek, aby go zlać po uprzednim roztopieniu. Również i mięso wieloryba było jadalne i smaczne. W paszczy zwierzęcia, w której z łatwością mógłby się zmieścić samochód osobowy, znajdowały się setki giętkich, wydłużonych pasów, zwanych fiszbinami, z których nasi dalecy przodkowie sprzed tysiąca lat wyrabiali doskonałej jakości łuki, strzały i ozdoby.

SMERENBURG — „MIASTO TŁUSZCZU"

Coraz częściej spoglądali mieszkańcy wybrzeży morskich na pływające w dali wieloryby, jako na zdobycz, przynoszącą niezwykłe bogactwo i dobrobyt. I oto już 900 lat temu, mimo ogromnych niebezpieczeństw, wyruszyli jednak odważni żeglarze na dalekie morza w pogoni za wielorybami. Wielu z tych ludzi przypłaciło to życiem. Byli jednak i tacy, którzy szczęśliwie wrócili do swych nadmorskich siedzib, przywożąc niebywałe bogactwo. Zachęcało to oczywiście innych marynarzy, w szczególności rybaków, i w ten sposób z roku na rok rosły szeregi śmiałych wielorybników.



Czterysta lat temu, na skalistych wybrzeżach Szpitzbergu, wyrosło nowe osiedle — Smerenburg — „miasto tłuszczu", które nie darmo otrzymało taką nazwę. Setki statków wielorybniczych, działających na Oceanie Lodowatym, przywoziło do Smerenburgu swą zdobycz, aby zostawiwszy ją tu, znowu wyruszyć na połów. A tymczasem w zatoce, w pobliżu samych brzegów, jeszcze w wodzie, krajano potężne cielska wielorybów na nieduże kawałki, wynoszono na brzeg, wrzucano do kotłów, wytapiano tłuszcz i zlewano do beczek.

TRUDNE POCZĄTKI

Niełatwa była w owych czasach praca wielorybników. Byli to odważni żeglarze, którzy wyruszali na niewielkich statkach żaglowych na dalekie morza, szukając obszarów uczęszczanych przez wieloryby. Wysoko nad pokładem, w przywiązanej do przedniego masztu beczce, siedział bystrooki marynarz, uważnie obserwując horyzont. Z chwilą spostrzeżenia wieloryba, statek skierowywał się w jego stronę, a spuszczona na wodę nieduża łódź wiosłowa ruszała w pogoń za upatrzoną ofiarą. W momencie zbliżenia się do wieloryba na niewielką odległość, najsilniejszy i najzręczniejszy marynarz wyrzucał harpun (długą drewnianą kopię, zakończoną żelaznym ostrzem), wbijając go w ciało wieloryba. Teraz dopiero zaczynały się największe niebezpieczeństwa. Rzeczą bowiem niemożliwą było zabicie zwierzęcia od jednego uderzenia, a tymczasem... Już po otrzymaniu pierwszego ciosu — wieloryb zanurzał się pod wodę i rozpoczynał ucieczkę. Aby nie zostać w tyle i nie stracić rannej ofiary — do harpuna przywiązywano długą linę, którą umocowywano do dziobu łodzi. W ten sposób, trafiony harpunem wieloryb, ciągnął za sobą — niczym na holu — swych siedzących w łodzi prześladowców. Często zdarzały się wypadki, że wieloryb nurkował, a gdy lina była zbyt krótka, lub gdy nie zdążono jej na czas przeciąć, pociągnął za sobą w otchłań morza całą załogę. Najczęściej jednak ranny wieloryb uciekał płynąc na powierzchni. Czekały wtedy śmiałków nowe niebezpieczeństwa. W wypadku silnej fali łódź często ulegała awarii. Najczęstszymi jednak były wypadki zerwania się bądź samej liny, bądź też wyrwanie harpuna z ciała ofiary; wieloryb uciekał.

Ale gdy harpun tkwił mocno w ciele uciekającego zwierzęcia, gdy odwaga i wytrwałość marynarzy przezwyciężyły wszelkie trudy i niebezpieczeństwa — myśliwi wracali z bogatym łupem.

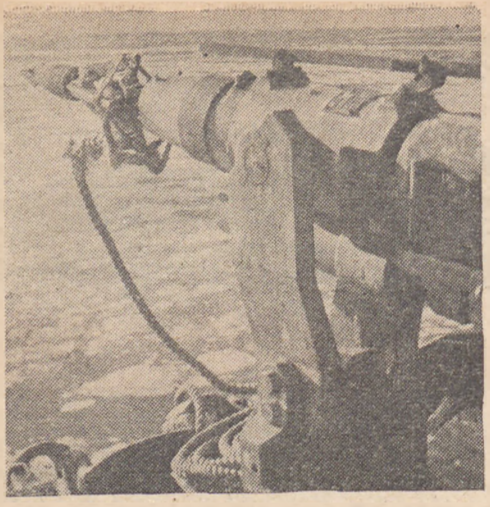
W POGONI ZA ZDOBYCZĄ

Za łup ten otrzymywali sowitą zapłatę z rąk tysięcy ludzi bogatych i biednych. Płacili garbarze, którym potrzebny był tłuszcz wielorybi do wyrobu skór, płacili biedni rzemieślnicy, u których, w ubogich warsztatach, kopciły się kagańce napełnione wielorybim tłuszczem, płacili królowie i książęta, których pałace i zamki oświetlały tysiące świec, płaciły wreszcie bogate damy, które używały fiszbinów przy krynolinach, gorsetach lub do wyrobu grzebieni.

Zapotrzebowanie na wielorybi tłuszcz i fiszbiny rosło z dnia na dzień, nic więc dziwnego, że na wiosnę każdego roku coraz więcej wielorybników wyruszało na dalekie wyprawy.

U wybrzeży Szpitzbergu robiło się już zbyt ciasno. Wypływano więc coraz dalej w poszukiwaniu upragnionych ofiar. Statki wielorybnicze coraz częściej odwiedzały morza Dalekiego Wschodu, okolice Nowej Zelandii, zapuszczając się nawet jeszcze dalej na południe, na morza Antarktydy. Wielorybnicy byli pierwszymi odkrywcami wielu nieznanych lądów i wysp, a ich wiedza o życiu wielorybów wzbogacała się z roku na rok.

Wiedzieli już oni, że wieloryb nie jest rybą, lecz zwierzęciem ciepłokrwistym, oddychającym płucami, rodzącym żywe potomstwo i karmiącym je „własną piersią". Wiedzieli oni, że wieloryby mimo swych ogromnych rozmiarów posiadają nieduży otwór gardłowy i mogą się żywić jedynie planktonem — malutkimi rybkami i racz-



Oto działko harpunowe, przy pomocy którego statki myśliwskie polują na wieloryby.

kami, ledwo dostrzegalnymi dla oka ludzkiego. Wiele tajemnic z życia wielorybów odkryli ówcześni marynarze, a jednak mimo to spotykały ich coraz to nowsze niespodzianki...

„ZĘBATE WIELORYBY"

Dwieście lat temu, potężny sztorm zagnał pewien niewielki statek wielorybniczy na wody środkowego Pacyfiku. Wielkie było zdumienie marynarzy, gdy pewnego dnia ujrzeli w pobliżu swego statku niespotykanej dotąd wielkości okaz wieloryba, którego większą część ciała zajmowała ogromnych rozmiarów głowa. Śmiałym wielorybnikom udało się zabić nieznane zwierzę. Zdumienie marynarzy wzrosło jeszcze bardziej, gdy stwierdzili oni, iż w przeciwieństwie do znanych im dotąd wielorybów — złapany okaz posiadał potężne... zęby. Poza tym w głowie wieloryba odkryto ogromny zapas płynnego tłuszczu, który po wydobyciu na zewnątrz szybko twardniał, tworząc dziwną substancję, podobną do wosku.

Dotarłszy do lądu, wielorybnicy dobrze sprzedali swą niezwykłą zdobycz, i od tego czasu na wody Oceanu Wielkiego zaczęły coraz częściej wyruszać wyprawy wielorybnicze w poszukiwaniu owych „zębatych" wielorybów, znanych dziś pod nazwą — kaszalotów.

Upolowawszy takiego wieloryba, wyrąbywano mu w głowie przy pomocy toporów nieduży otwór i jak ze studni czerpano wiadrami wysokogatunkowy tłuszcz — spermacet, którego używa się dzisiaj do wyrobu najdroższych mydeł, a z którego w owych czasach, o których piszemy, produkowano najlepsze gatunki świec.

POTRZEBA MATKĄ WYNALAZKU

Wieloryby spotykano prawie we wszystkich oceanach, ale w różnych wodach były one różne. Na północy — na granicy wiecznych lodów — spotykano leniwe i powolne, ciężkie wieloryby grenlandzkie. Upolowanie ich należało do rzeczy stosunkowo łatwych, ale też i gatunki takie spotykano coraz rzadziej. Na wodach Pacyfiku przebywały kaszaloty, ale i one pojawiały się niezbyt często. W ciepłych morzach południowych spotykano szybkie jak delfiny wieloryby pręgowate. Upolowanie tych ostatnich znanymi dotąd metodami było niezwykle trudne. Pływały one bowiem bardzo szybko, wynurzając się na powierzchnię jedynie na kilka sekund celem zaczerpnięcia powietrza, aby znowu na dłuższy czas zanurzyć się w morskie odmęty.

Ponieważ wieloryby grenlandzkie zostały prawie doszczętnie wyniszczone — nie pozostawało nic innego, jak tylko wynalezienie nowej i skutecznej broni, przy pomocy której można by zabijać wszelkie gatunki wielorybów z możliwie największej odległości.

CO ROBIĆ?

Sprawa była jasna: należało zbudować rodzaj specjalnego działka, przy pomocy którego można by strzelać do płynących, nawet w znacznej odległości od statku, wielorybów. Ale nie mogło to być oczywiście zwykłe działko, strzelające normalnymi pociskami; trafiony i zabity w ten sposób wieloryb poszedłby natychmiast na dno. Należało wymyśleć taki przyrząd, który by jednocześnie pozwolił na wyciągnięcie ofiary i przyciągnięcie do burty statku. I oto 60 lat temu pewien kapitan statku wielorybniczego wykombinował sobie takie narzędzie. Skonstruował on mianowicie nieduże działko, w którym normalny pocisk zastąpiony został krótkim stalowym harpunem, umocowanym do długiej liny. Wystrzelony w ten sposób „pocisk" wbijał się głęboko w ciało wieloryba, a mając z obu stron specjalne zaczepy, wczepiał się nimi w swą ofiarę, niczym kotwica w dno morskie. Z czasem w ostrze harpuna zaczęto wmontowywać ładunek materiału wybuchowego, który eksplodował wewnątrz ranionej ofiary, powodując śmierć wieloryba. Była to broń niezwykle skuteczna, której wynalezienie stanowiło nowy i niewątpliwie przełomowy moment w historii wielorybnictwa.

A JEDNAK...

I oto dziwna rzecz. Zamiast wyruszać na morze w pogoni za cennym łupem, statki wielorybnicze zaczęły coraz rzadziej wychodzić na połów, — aż wreszcie zamarł zupełnie przemysł wielorybniczy. Przyczyną tego była... ropa naftowa. Był to bowiem okres, w którym nauka, idąc wielkimi krokami naprzód, odkryła tajemnicę produkcji nafty, i kiedy jasny płomień lamp naftowych wyrugował raz na zawsze niemiłosiernie kopcące lampki tłuszczowe. Również i fiszbin spadł w cenie. Krynoliny wyszły z mody. Zdawało się, że przemysł wielorybniczy już nigdy nie ożyje. Ale oto przeszło kilkanaście lat i znowu, dzięki wynalezieniu nowych metod filtrowania i przeróbki tłuszczów, wzrosły ceny na tłuszcz wieloryba.

I ZNOWU...

wyruszyli wielorybnicy w morze. Ale nie byli to już ci sami wielorybnicy co dawniej. Wyruszali oni nie pojedynczo, lecz całymi flotyllami. Na czele zespołu szedł zazwyczaj duży statek-przetwórnia, na którym znajdowały się zbiorniki na tłuszcz, specjalne kotły do przerabiania wielorybiego sadła, zapasy węgla i paliwa, żywności i sprzętu. Obok statku-bazy płynęły niewielkie, lecz szybkie i zwrotne, parowe lub motorowe myśliwskie kutry wielorybnicze, których całe wyposażenie stanowił motor, działko harpunowe i zapas paliwa na jeden dzień. Istniało tylko jedno podobieństwo między tymi nowoczesnymi statkami, a starymi, sprzed kilkudziesięciu lub kilkuset lat... Wysoko nad pokładem, tak jak dawniej, siedział bystrooki marynarz, uważnie obserwując horyzont...

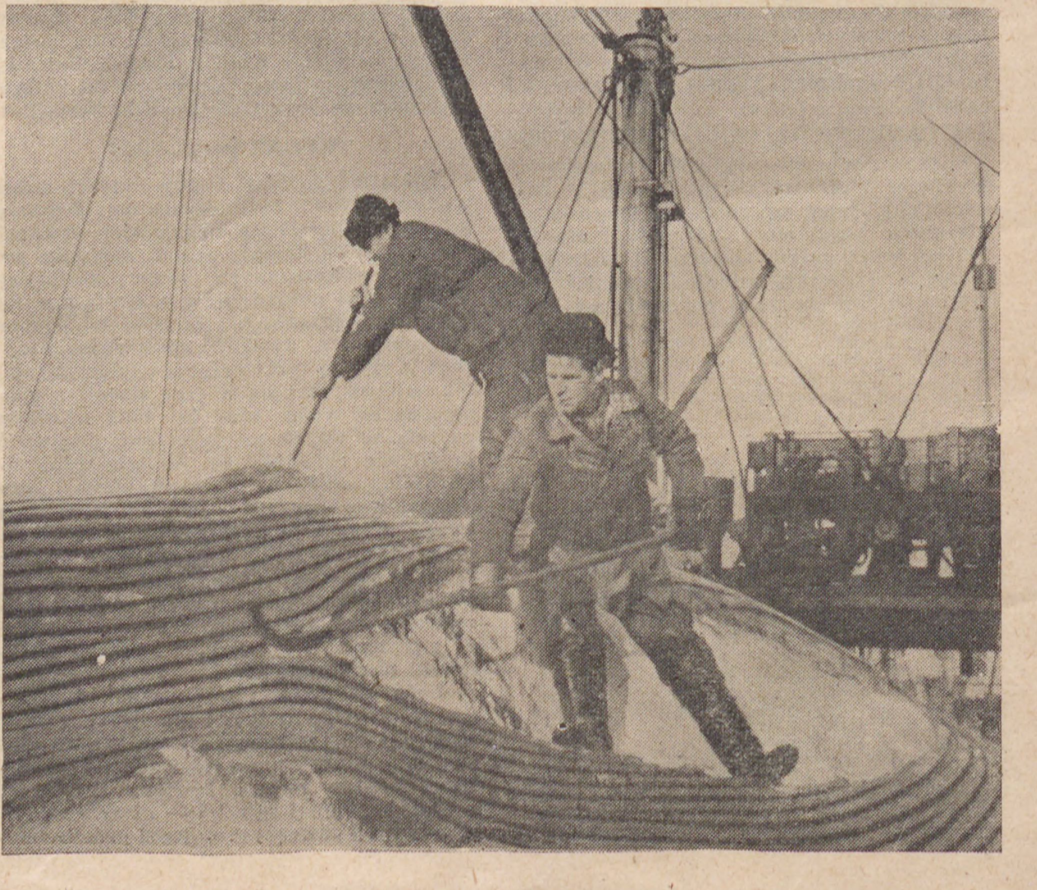
NA NOWYCH DROGACH

Również przebieg samego polowania stał się zupełnie inny, niż za dawnych czasów. Bez żadnego prawie wysiłku, bez ryzyka i niebezpieczeństwa, dzisiejszy wielorybnik dogania uciekającą przed nim ofiarę. Wyczekawszy odpowiedni moment, w którym wieloryb wynurzy się celem zaczerpnięcia powietrza — wyszkolony harpunnik wysyła w kierunku ofiary przy pomocy działka — śmiercionośny, stalowy harpun. O ile strzał jest celny, a silny ładunek wybuchowy, umocowany do harpuna, eksploduje we wnętrzu zwierzęcia — wieloryb szybko tonie, pogrążając się w zaczerwienionej od krwi wodzie. W tym momencie uruchamia się windę, która podciąga pod burtę statku zabite zwierzę.

Najlepiej byłoby teraz pozostawić wieloryba na powierzchni i iść dalej, w poszukiwaniu nowych ofiar. Niestety, zabity wieloryb utonie. Wynaleziono sposób i na to. Po prostu... zaczęto napełniać zabitego wieloryba powietrzem, niczym balon lub dętkę samochodową. Aby nie zgubić go w przestrzeni morza, umocowywano doń wysoki drążek z flagą. W ten sposób od świtu do nocy wielorybnicy polowali na swe ofiary, zabijając je i holując do statku-przetwórni. Tu krajano je na części i ładowano na pokład. Czynność ta jednak nie należała do najłatwiejszych, szczególnie gdy fala była dość duża, a pogoda sztormowa.

SŁAWA RADZIECKIEJ „SŁAWY"

I oto zupełnie niedawno, zaledwie 20 lat temu, zaczęto zabite wieloryby w całości wyciągać na pokład. W tym celu na rufie statku - przetwórni skonstruowano duży otwór i specjalną pochylnię, po której wyciągano złapane wieloryby przy pomocy windy na górny pokład.



Załoga radzieckiego statku wielorybniczego podczas pracy nad przygotowaniem do przeróbki zwałów mięsa i tłuszczu wielorybiego. Dalszą pracę wykonują specjalne maszyny zainstalowane pod pokładem radzieckiego statku-przetwórni „Sława". (Fot. SIB)

Szczególnymi sukcesami w dziedzinie wielorybnictwa, a w szczególności w dziedzinie unowocześnienia techniki połowów, może się poszczycić Związek Radziecki, który należycie ocenił znaczenie przemysłu wielorybniczego, widząc w nim poważną gałęź gospodarki narodowej.

Już w roku 1932 wyruszyła ku wybrzeżom Kamczatki pierwsza radziecka flotylla wielorybnicza. W ślad za nią wyruszyły i inne. Żadna jednak nie może się poszczycić takimi sukcesami, jakie odniosła radziecka flotylla „Sława" na wodach Antarktydy.

Trasa wyprawy, wynosząca ponad 24 tysiące mil morskich wiodła z Leningradu poprzez Bałtyk, Kanał La Manche i Atlantyk, aż poza południowe koło podbiegunowe, a następnie poprzez Wyspy Falklandzkie, wybrzeża Ameryki Południowej i Gibraltar do Odessy, będącej portem macierzystym flotylli.

„Sława" — to duży statek-przetwórnia o wyporności 30 000 ton. To już właściwie nie statek, a cała fabryka na oceanie. Gdy tylko któryś z ośmiu myśliwskich kutrów wielorybniczych, jakimi rozporządza „Sława", przyholowuje złowioną ofiarę do rufy statku, silne stalowe liny z łatwością wyciągają wieloryba na obszerny pokład, na którym można umieścić ciała kilku wielorybów jednocześnie. Przy pomocy zakrzywionych, ostrych jak brzytwa noży, umocowanych do długich drewnianych trzonów, załoga „Sławy" kraje wieloryba na części, które wędrują z kolei do potężnych gardzieli specjalnych maszyn do mielenia, umieszczonych pod pokładem. Stąd, przy pomocy transporterów, zmielone sadło wędruje do kotłów, gdzie przetopione zostaje na wysokogatunkowy tłuszcz. W tym samym czasie mięso wieloryba oddziela się od sadła i skierowuje do działu konserwowego, gdzie przerobione zostaje na konserwy. Z pozostałych części, nie nadających się do produkcji tłuszczu lub konserw, a więc z wnętrzności, kości itp. wyrabia się wysoko cenioną mączkę wielorybią, stanowiącą doskonały pokarm dla trzody chlewnej.

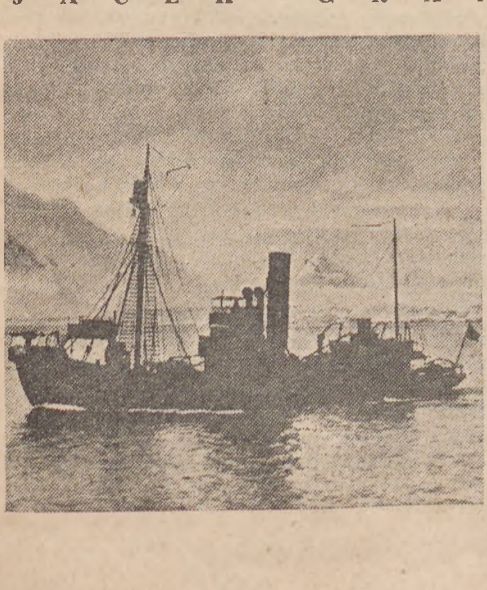
ZAMIAST ZAKOŃCZENIA

Niesposób w krótkim, parustronicowym artykule omówić wszystkie szczegóły, związane z 1000-letnią historią wielorybnictwa. Jedynie w ogólnych zarysach mogliśmy zapoznać Czytelników z najważniejszymi etapami wielowiekowej walki człowieka z tysiąckrotnie od siebie większym i silniejszym przeciwnikiem.

Nadejdzie jednak, być może, dzień w którym społeczeństwo nasze będzie miało możność lepszego zapoznania się z tymi zagadnieniami, dzień, w którym i nasza, biało-czerwona bandera, wciągnięta na maszt statku wielorybniczego, pojawi się na morzach dalekiej Północy lub Południa.

Wtedy przypomnijcie sobie Czytelnicy dzisiejszy artykuł o pogoni za wielorybami, o Smerenburgu — „mieście tłuszczu", o trudnych początkach i „zębatych wielorybach", o potrzebie, która jest matką wynalazków, o nowych drogach współczesnego wielorybnictwa i sławie radzieckiej „Sławy".

J A C E K G R A Ń



EGZAMIN

ALEKSANDER PUNCZENOK

Transport „Jenisjej" już drugą dobę stał na wypoczynku. Nie często to zdarza się w czasie wojny. Pogoda tego dnia była znakomita, a jeśli się weźmie pod uwagę, że kapitan przyjął właśnie gorącą kąpiel i otrzymał cztery długo oczekiwane listy z domu, można sobie łatwo wyobrazić w jak świetnym znajdował się nastroju.

W przystani było cicho i prawie że bezludnie. Holownik wolno ciągnął barkę załadowaną krowami, stawiając ją przy pobliskim nabrzeżu. Jedna z krów próbowała ryknąć, ale wydawszy kilka przeciągłych dźwięków zamilkła jak gdyby zawstydzona, że ośmieliła się zmącić tę miłą dla ucha ciszę. Przy południowym nabrzeżu marynarze podmalowywali i tak wystarczająco błyszczące cyfry na burcie swego kutra, a nieco bliżej przy wyjściu z przystani cumował trałowiec, który przed chwilą wrócił z morza.

Kapitan przeciągnął się leniwie, ziewnął i poszedł do messy. Po drodze zastukał do radio-oficera.

— Zagramy partyjkę, co?

— I owszem, tylko się ogolę.

Kapitan wydostał z pudełka szachy, ułożył na stole szachownicę i wysypał figury. Nie śpiesząc się rozdzielił czarne i białe. Poprawił koniowi jego opadającą głowę. W tej chwili do messy ktoś zastukał i w drzwiach ukazała się twarz wachtowego.

— Aleksander Stepanowicz — do was dowódca sąsiedniego trałowca...

— Prosić!

Wszedł młody, doskonale prezentujący się oficer, który spojrzawszy na kapitana nieśmiało przedstawił się:

— Dowódca trałowca lejtenant...

— Kisielew — kapitan wymienił nazwisko gościa — jakżebym mógł was zapomnieć mój kochanku, przecież to właśnie wam postawiłem dwóję za opracowanie tematu „Konwojowanie okrętów w utrudnionych okolicznościach". Pamiętam, doskonale pamiętam...

Kisielew uśmiechnął się wymuszenie.

— No siadajcie, napijemy się kawki.

Młody lejtenant nieśmiało podszedł do otomany, czekając aż kapitan zajmie miejsce.

— Tak, ale ja przecież potem cały praktyczny kurs zdałem na celująco — dodał po chwili jakby z poczuciem winy.

— Pamiętam kochanku — pamiętam wszystko. Jakżeż jednak niezdarnie odpowiadaliście wówczas za pierwszym razem i to jeszcze na taki temat!

— Bywa różnie — cicho odrzekł Kisielew.

— Jakto „bywa różnie"? — kapitan podniósł się — morska praktyka to nie jest tam jakaś sobie algebra: nie wyszło zadanie no to go jeszcze raz. W morzu trzeba umieć rozwiązywać zadania natychmiast i tylko jeden raz. O jego zaś prawidłowym rozwiązaniu decyduje ściśle wyliczenie no i dzielność naturalnie — odwaga.

— Niemcy również bywają odważni.

— Że co?

— Ja mówię, że Niemcy też dosyć często wykazują odwagę i męstwo.

— Oczywiście.

— W takim razie przeciwstawianie odwagi odwadze może nie dać żadnego rezultatu.

— Patrzcież go, patrzcie — Aleksander Stepanowicz uniósł brwi — myśl sformułowana zupełnie słusznie, no, no, dalej.

— Sądzę, że odwaga nawet przy najściślejszych wyliczeniach też nie wystarczy.

— A czegóż to trzeba więcej?

— Potrzebna jest wierność, miłość, czysta i głęboka miłość do ojczyzny, wiara w słuszność sprawy, przywiązanie do towarzyszy i przyjaciół.

— Wspaniale — krzyknął Aleksander Stepanowicz — wspaniale zapoznaliście się z materiałem.

— Tak jest — odpowiedział Kisielew tonem, jakim odpowiadał nieraz na lekcji. I w tej chwili sam się połapał: przecież jest dowódcą okrętu, a nie kursantem. Trzeba być poważnym. Lekko odkaszlnął.

— A wy kapitanie czem teraz dowodzicie? Myśmy wiedzieli, że jesteście gdzieś na flocie, ale nie spodziewałem się zastać was właśnie tutaj.

Kapitan westchnął.

— Taaak. Skończyłem wówczas z wami kurs no i na emeryturę. Cóż — staruszek. Ale ja wam — myślałem nieraz — pokażę jeszcze staruszka! Zaczęła się wojna, a ja nie mogłem ani chwili wytrzymać i naturalnie napisałem raport z prośbą o powołanie do służby czynnej. No, i dali mi ten stary transport. Cóż — jaki pan taki kram.

— No nie — transport jest przecież sobie niczego.

— Jakto „sobie niczego"? — Mój „Jenisjej" to pierwszorzędny transport. Ja was zaraz — odłożył figury szachowe — ja was zaraz ugoszczę taką kawką. Wiecie co to jest kawka po jenisjejsku?

Kisielew podniósł się. W ręku trzymał jakiś pakiet.

— Pozwólcie Aleksander Stepanowicz, ja do was z listem... to jest ściślej z rozkazem.

Kapitan wziął pakiet i włożył go do pudełka z szachami, ale zauważywszy napis „pilne", otworzył go i przeczytał. Zamyślił się, po czym przeczytał ponownie. List zawierał następującą treść: transportowi poleca się przejść do Zatoki Nieczajewa, a w wypadku gdyby niemieckie baterie otworzyły ogień z cypla Zamietnyj „Jenisjej" podąży w kierunku bazy głównej. Dla ubezpieczenia transportu wyznacza się lejtenanta Kisielewa.

Aleksander Stepanowicz podszedł do iluminatora i uważnie spojrzał pod światło na podpis, jak gdyby pragnąc stwierdzić jego autentyczność. I nagle podniósł się i przyjął postawę taką jaką powinien przyjąć wobec swego przełożonego.

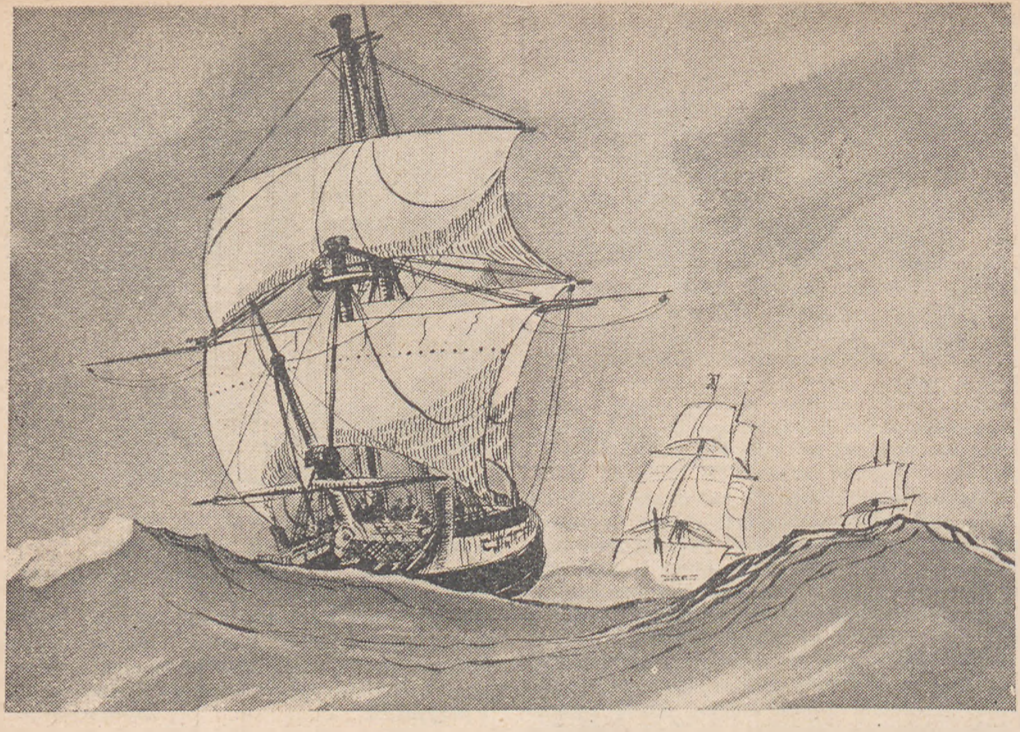
— Rozkaz towarzyszu dowódco ubezpieczenia! Kiedy ruszamy?

— Sądzę... zdaje mi się, że powinniśmy ruszyć natychmiast — Kisielew ponownie poczuł się w roli ucznia, który wciąż jeszcze zdaje egzamin przed swym nauczycielem — to znaczy... właściwie może nie tak zaraz...

Żegnając się, mocno, po przyjacielsku uścisnął dłoń swego nauczyciela.

— Bywa różnie. Postawiliście mi kiedyś dwóję za te „utrudnione warunki" i właśnie w tychże utrudnionych warunkach muszę przeprowadzać akurat was.

(dokończenie na str. 21)



ADMIRAŁ
KRZYSZTOF ARCISZEWSKI

U schyłku dnia morze rozkołysało się na dobre. Ostra morka zwiała rozsnutą nad falami dymy, ukazując Hiszpanom całą flotę holenderską, a Holendrom — płonący port w Recifie.

Walka była nie rozstrzygnięta, a cel operacji nie osiągnięty. Holendrzy zamykali strzelnice kazamat artyleryjskich i brasowali reje. Wkrótce zapadł szybki, podzwrotnikowy zmierzch, który zapalił na niebie Krzyż Południa i rozjaśnił horyzont łuną płonącego portu.

Działo się to w roku 1630.

Niepowodzenie holenderskiej floty pod Recifem spowodowało zwołanie nadzwyczajnej rady wojennej, na której ustalić miano, jak wybrnąć z trudnej sytuacji. Na naradzie tej zjawił się również pewien młody oficer artylerii, bojownik spod Rochelli i Bredy. On to rzucił wówczas myśl skierowania na północ od Recifu 16 okrętów, 2.200 żołnierzy i 700 marynarzy, celem wysadzenia desantu i przeprowadzenia manewru oskrzydlającego. Plan udał się. W wyniku ataku zdobyta została Olinda i otwarto drogę do Recifu. Młody oficer urósł w poważanie i uznanie w kołach sztabowych, a wkrótce nazwisko jego znane było już całemu wojsku. Nazywał się Krzysztof Arciszewski.

Nim jednak rozegrała się pamiętna bitwa o Olindę i nim flota holenderska zaatakowała Recif — losy tego oficera były niezwykłe. Krzysztof urodził się w Śmiglu, w roku 1592. Od najmłodszych lat był już szykanowany za „innowierstwo i heretyctwo", cała rodzina Krzysztofa wyznawała bowiem arianizm, popularną w tej epoce w Polsce naukę Fausta Socyna. Na domiar złego, przez „pożyczki" i „układy" z miejscowym magnatem Jeruzalem Brzeźnickim, do domu Arciszewskich zaczęła zaglądać bieda. Kiedy Krzysztof próbuje oprzeć się wyzyskowi, Brzeźnicki pozywa go w końcu przed sąd sejmikowy i „oskarża" o... brak szlachectwa.

Znękany niepowodzeniami i szykanami, ojciec Krzysztofa Arciszewskiego zmuszony jest szukać pomocy w wychowaniu syna „u pańskiej klamki" — i młody Arciszewski dostaje się na dwór Krzysztofa Radziwiłła, „pana na Birżach i Dubinkach".

W tej służbie uczestniczy on w bitwie ze Szwedami pod Rygą, a poza tym w najróżniejszych misjach politycznych, biorąc udział w licznych podróżach morskich. W kwietniu 1625 roku trafia nagle w rodzinne strony i tutaj, wzburzony krzywdami doznanymi od magnata Brzeźnickiego — napada i zabija go, za co skazany zostaje „na infamię i banicję".

Rozpoczyna się teraz jego niezwykła tułaczka po świecie — bierze udział w obronie Bredy, w walce o Rochellę, aż wreszcie jako kapitan holenderskiej artylerii morskiej zjawia się w roku 1630 u wybrzeży Brazylii. Po opanowaniu Olindy następuje drugi poważny problem — utrzymanie zdobyczy. Tutaj znów Arciszewski służy swoją radą i według jego koncepcji wybudowany zostaje naprzeciw wyspy Itamaraki — fort Orange.

Ale Holendrów czekają teraz niepowodzenia z innej strony. Flota admirała Adriana Patena zostaje rozbita, a jej dowódca popełnia samobójstwo. Jasne jest, że fort Orange nie obroni już teraz zdobytego przez Holendrów obszaru i znów za radą Arciszewskiego wojska cofają się do Recifu.

W marcu 1633 r. udaje się on służbowo do Holandii, ale już w rok później wraca w randze pułkownika i dowódcy ekspedycji brazylijskiej. Siły holenderskie liczą wtedy na kontynencie „Nowego Świata" — 4 136 ludzi wojsk lądowych i 1 500 marynarzy, oraz 42 okręty. Mimo tych szczupłych stosunkowo sił rozpoczyna się okres największych zwycięstw dla Holendrów, a sławy dla Arciszewskiego. Następuje oblężenie i zdobycie Arrayal, szturm pod Nazareth i Porto Calvo. Imię Arciszewskiego staje się sławne w całej Europie. Madryt wysyła przeciw niemu całą armię, która pod dowództwem Ludwika de Roxas y Borgia ląduje na przylądku Św. Augustyna. 16 stycznia 1636 roku dochodzi do walnej bitwy, w wyniku której Hiszpanie zostają doszczętnie rozbici, a ich wódz ginie na polu walki.

W momencie, gdy Arciszewski jest u szczytu sławy — wylądowuje niespodziewanie w Brazylii wysłannik Stanów Generalnych, bratanek Stathoutera Fryderyka Henryka, wnuk Wilhelma Milczącego (Ponurego), członek Domu Orańskiego — hrabia Maurycy de Nassau.

Maurycy Nassau jest przede wszystkim politykiem i to politykiem doby absolutyzmu. Mimo że nie jest on dobrym wodzem, udaje mu się dzięki przemocy osiągnąć zwycięstwo nad przeciwnikami pod Porto Calvo, ale cele jego dążą do czegoś innego. Planuje on przede wszystkim połączenie wszystkich holenderskich „przyczółków" kolonialnych i stworzenie mocnej ostoi holenderskiej korony w Brazylii. Z okien jego pałacu w Maurytii widać las masztów okrętowych w zatoce, w mieście kwitnie handel, przybywają tu uczeni i architekci holenderscy, a jednocześnie naokoło płoną wsie indiańskie, giną wbijani na pale tubylcy i mrą katowani na plantacjach murzyńscy niewolnicy.

Arciszewski, odsunięty przez hrabiego Nassau od działań wojennych, odsuwa się oczywiście od intryg holenderskiej polityki kolonialnej. W roku 1637 otrzymuje niespodziewanie wiadomość, że nowy król polski Władysław IV, za zgodą sejmu nie tylko że zdejmuje infamię i banicję z Krzysztofa Arciszewskiego, ale proponuje mu stanowisko Admirała Floty Polskiej, bądź Generała Artylerii Koronnej. Arciszewski przybywa do Hagi, gdzie oświadcza, że holenderska kampania w Brazylii chyli się ku upadkowi. W Holandii zostaje przyjęty owacyjnie, na jego cześć biją medal pamiątkowy, ofiarowują mu złoty łańcuch. Jednocześnie spotyka Arciszewski swego rodaka Andrzeja Wiszowatego, również arianina, który zapoznaje go „z wolnością religii" panującą podówczas w Polsce, opowiada o zniszczeniu szkół kalwińskich za sprawą katolickiego kleru.

Krzysztof waży się wtedy na krok bardzo poważny, bo na napisanie listu do samego króla. Na wstępie prosi o wybaczenie swojej śmiałości, a dalej pisze, że dla Ojczyzny porzuca sławę, pieniądze, ludzi, którzy zatrzymywali go z płaczem i przez 2 000 mil dąży do Europy, dochodzą doń jednak wieści z kraju o szykanowaniu i rugowaniu „niekatolików", o ciągłych zapytaniach o wiarę, jaką kto wyznaje. Między innymi wtrąca takie zdanie — „...gdy Bóg zsyła ciężką karę na jakiś naród — to każe diabłu wzniecać wojny religijne". Stwierdza, że jeśli napotykać będzie nadal w Polsce na trudności ze strony duchowieństwa i dworu przez swoje wyznanie, to uważa za zbyteczne powracać. Kończy oświadczeniem, że niejednokrotnie zapytywano go, czy wiele przywiezie z sobą pieniędzy, odpowiada więc, że prócz sławy nic więcej nie posiada i chętnie ujrzałby się w roli półlegendarnego Epaminondasa z Teb, „po którym znaleziono wszystkiego ruchomostwa rożen tylko jeden i kocieł w kuchni".

Arciszewski nie oczekuje na swój, bądź co bądź — zuchwały list, żadnej odpowiedzi i, aczkolwiek bez entuzjazmu, przyjmuje proponowany powrót do Brazylii, gdzie napotyka w kołach wojskowych i politycznych intrygi personalne, a wojsko — zdemoralizowane. Kampania holenderska w Brazylii chyli się faktycznie ku upadkowi. Hrabia Nassau ponosi klęskę pod Sao Salvador.

Na skutek intryg dworskich Arciszewski zostaje aresztowany. Przyczyniło się do tego głównie otwarte wystąpienie na zebraniu Wielkiej Tajnej Rady „Kompanii Zachodnio-Indyjskiej", kiedy skrytykował on dowództwo i politykę kolonialnych kół rządzących.

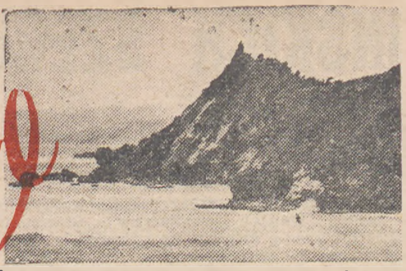
Trzeciego dnia od pamiętnego zebrania Arciszewski opuszcza ląd brazylijski na zawsze i udaje się do Holandii. Rozgoryczony, sterany przeżyciami i schorowany prosi o zwolnienie ze służby, które po długich staraniach otrzymuje, osiadając w Amsterdamie. Zdrowie ma zupełnie zrujnowane, po brazylijskiej kampanii pozostała mu malaria i blizny od ran, zadanych na polu walki.

Na ponowną prośbę króla wraca do Polski, gdzie skierowany zostaje na usługi niesławnego księcia Jeremiego i bierze udział w boju pod Zborowem.

Kiedy umarł i ciało jego ustawiono w zborze kalwińskim na katafalku, jakaś potyczka na ulicach miasta spowodowała pożar świątyni. Zbór spłonął doszczętnie, a z nim razem ciało Krzysztofa Arciszewskiego. Takim epizodem zakończył się żywot jednego z najciekawszych ludzi ówczesnej epoki.

JÓZEF SIERAWA

Dieżniew



KOLUMB PÓŁNOCY

Dwa kontynenty — Azja i Ameryka schodzą się prawie zupełnie ze sobą w miejscu najdalej wysuniętego na północny wschód punktu kuli ziemskiej. Rozdziela je wąski pas Cieśniny Beringa. Obecnie wie o tym każdy uczeń. Lecz był okres, gdy najwięksi uczeni świata głowili się nad rozwiązaniem zagadki: czy Azja i Ameryka stanowią jeden kontynent, czy też rozdziela je morze.

Przed trzystu laty, w roku 1648, Kozak rosyjski Siemion Dieżniew pierwszy dotarł do północno-wschodnich granic Syberii i na wątłym, drewnianym stateczku odbył niezwykłą wyprawę z „Morza Lodowatego na ciepłe", tj. po obecnej Wielkiej Drodze Północnej. Dopiero 85 lat po Dieżniewie inny rosyjski żeglarz Bering i kierowana przez niego „Wielka Północna Ekspedycja", wyekwipowana przez rząd rosyjski, dotarła północną drogą morską do brzegów Ameryki. Później, jak wiadomo, na propozycję znanego żeglarza Jamesa Cooka cieśninę tę nazwano Cieśniną Beringa. Jednakże zaszczyt jej pierwszego odkrywcy należy bezsprzecznie do Siemiona Dieżniewa.

Ciekawe są losy tego odkrycia. Sprawozdania Siemiona Dieżniewa z jego podróży, jego wykresy i plany przeleżały nieznane przeszło 85 lat w archiwach Jakucka — miasta, leżącego na 62 równoleżniku a które w czasach Dieżniewa było pewnego rodzaju ośrodkiem administracyjnym północnej Syberii. W roku 1736 znany rosyjski uczony, członek Akademii Miller, odnalazł je i w tym samym roku opublikował w czasopiśmie Rosyjskiej Akademii Nauk. W ten sposób cały świat dowiedział się o wielkim odkryciu geograficznym Kozaka Siemiona Dieżniewa.

Notatki Dieżniewa, jego autentyczne „Suplíki i odpowiedzi" do „cara władcy i wielkiego księcia Aleksieja Michajłowicza" dają dość pełny obraz jego wyprawy i opisu marszruty podróży.

Siemion Dieżniew i jego towarzysze podróży należeli do tej kategorii nieustraszonych rosyjskich pionierów, którzy z narażeniem życia, głodując i zamarzając, pokonywali bezkresną tajgę i tundrę, szczyty górskie i wody oceanu w poszukiwaniu nowych ziem. Wielkimi i małymi rzekami, holując ręcznie swe małe stateczki, docierali rosyjscy podróżnicy lądowi i morscy z Irtyszu na Ob i Jenisiej, z Leny na Amur i Anadyr.

Pożółkłe stronice notatek Siemiona Dieżniewa, Michała Staduchina, Włodzimierza Atłasowa i innych nieustraszonych podróżników, wymownie odmalowują postacie tych ludzi i ich towarzyszy podróży. Wyjątkowe męstwo, nieludzką wprost wytrzymałość i wytrwałość łączyli oni z gorącą miłością ojczyzny.

W najsurowszych warunkach, o tysiące kilometrów oddaleni od domu, oderwani na dziesiątki lat od rodziny, ludzie ci wykazywali wysokie poczucie obowiązku wobec swej ojczyzny i składali w ofierze wszystko dla dobra jej interesów.

Odważni ci ludzie są również pierwszymi pionierami cywilizacji na Syberii. „Dzięki nim — pisał znany rosyjski historyk Zamysłowski — nieznana jeszcze wówczas światu znaczna część kontynentu azjatyckiego została zbadana, Syberia stała się cząstką kulturalnego świata i wydarzenie to posiada takie samo ogólnoświatowe znaczenie historyczne, jak odkrycie przez narody zachodnio-europejskie nowych ziem przy końcu XV i na początku XVI wieku".

Największy europejski geograf wieku ubiegłego Peschel, porównując historię odkrycia Ameryki Północnej i Syberii, pisał, że w tym samym okresie, gdy w Ameryce Północnej Europejczycy po trzech i pół wiekach ciągle jeszcze nie mogli dotrzeć do krańca swego kontynentu, Rosjanom wystarczyło tylko pół wieku, aby przebyć przestrzeń od Obu do Oceanu Spokojnego.

Jak Siemion Dieżniew dokonał swego doniosłego odkrycia?

Latem 1647 roku grupa rosyjskich przedsiębiorców i Kozaków, którzy odbywali „służbę państwową" na Kołymie, zaczęła szykować się do wyprawy na Północ, gdzie, jak krążyły pogłoski, można było zdobyć wiele cennej wówczas kości morsowej. Jak pisze w swych „Odpowiedziach" Siemion Dieżniew, Kozacy którzy wybierali się w drogę, zbudowali płaskie łodzie — koczi. Były to wątłe, drewniane stateczki, poruszane przy pomocy wioseł i żagli. Z powodu braku żelaza robiono je zupełnie bez gwoździ i okuć żelaznych. Pływać na takich statkach po burzliwych wodach Oceanu Lodowatego przy szalejących wiatrach i krach mogli oczywiście tylko ludzie o niezwykłym męstwie.

Ekspedycja, która rozmieściła się na sześciu statkach, liczyła 90 osób. Droga była uciążliwa. Wkrótce trzy łodzie przepadły, prawdopodobnie utonęły; pozostałe napotkały na wielki kamienny występ, który zatarasował im drogę, i postanowiły płynąć wzdłuż niego. W sierpniu 1648 roku trzy łodzie, na jednej z których znajdował się Dieżniew, dotarły do cieśniny pomiędzy Azją i Ameryką i przy końcu września znalazły się na Oceanie Spokojnym. Tutaj zastała je burza. Statki zostały rozproszone na wszystkie strony. Prawie przez cały miesiąc miotał rozszalały ocean łódź Dieżniewa z jego towarzyszami i w końcu wyrzucił ją na brzeg, na północ od Kamczatki.

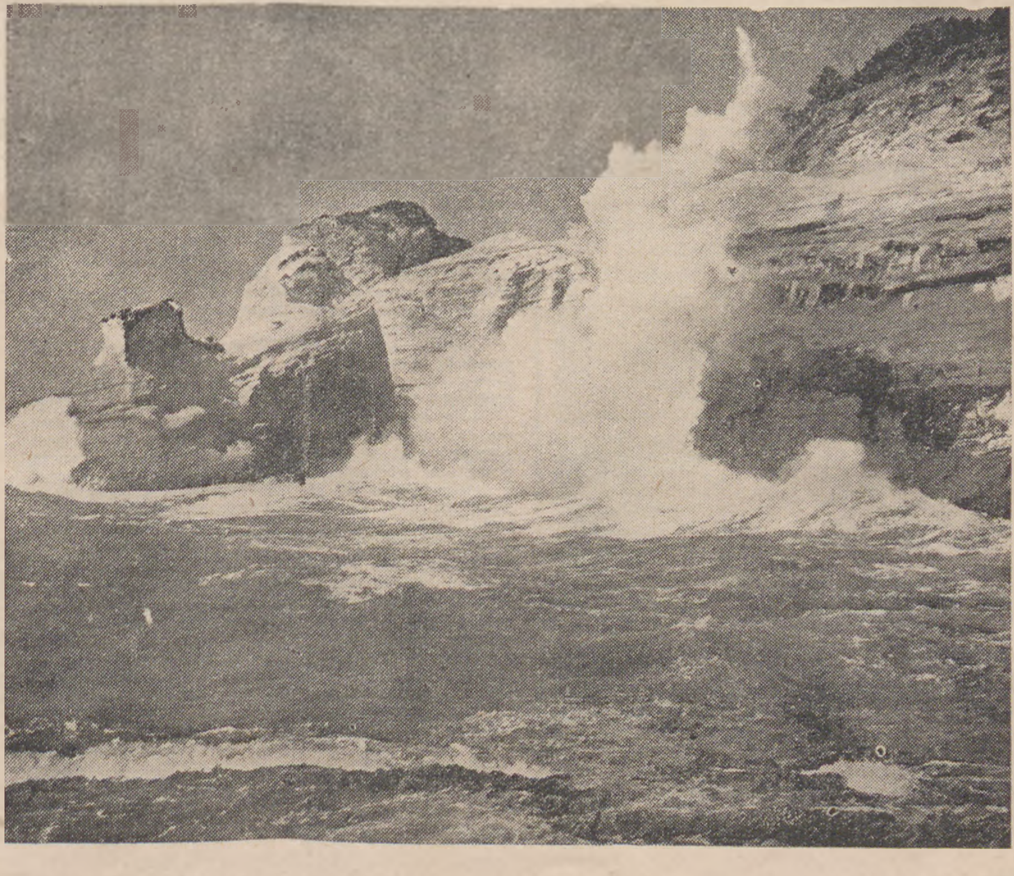
Na lądzie żeglarze przeżyli straszny okres. Nastała surowa zima syberyjska. Odzieży i żywności nie było. Ludzie padali z głodu i zimna. Mimo to Dieżniew ze swymi towarzyszami podróży ruszył w drogę, mając nadzieję dotrzeć do ujścia rzeki Anadyr. „I ruszyliśmy wszyscy w górę — pisał później Dieżniew — sami drogi nie znając, głodni, zmarznięci, nadzy i bosi, szliśmy dokładnie dziesięć tygodni". W drodze zamarzło i umarło z głodu jeszcze kilka osób. Z 90 ludzi, którzy wyruszyli na wyprawę, pozostało zaledwie dwunastu.

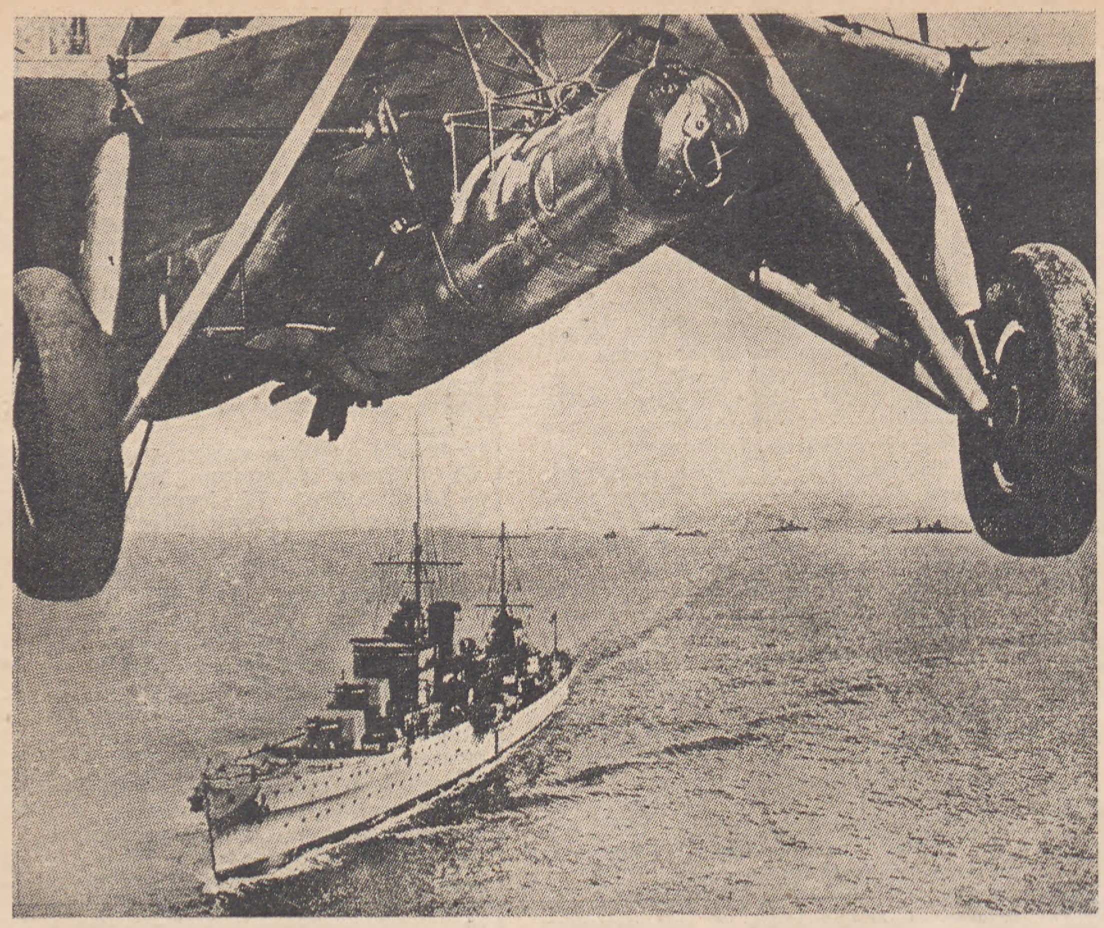
Siemion Dieżniew dokonał wielkiego odkrycia i rozwiązał zagadkę, którą bezskutecznie usiłowali zgłębić współcześni mu ludzie. Nie mógł on jednak, rzecz zrozumiała, ocenić znaczenia swego odkrycia. Tym niemniej pozostawił on nam szczegółowy opis wielkiego „kamiennego występu", który nosi obecnie nazwę „Przylądka Dieżniewa", określił dokładnie jego położenie, opisał jego brzegi i dwie Wyspy Diomida, leżące naprzeciwko przylądka.

Dieżniew liczył 61 lat, gdy na czele transportu, wiozącego do Moskwy futra, wyjechał do stolicy państwa rosyjskiego. Droga z Jakucka do Moskwy zajęła półtora roku. Była to ostatnia podróż starego Kozaka. Życie pełne niewygód nadszarpnęło jego potężny organizm. Dieżniew zachorował w Moskwie i umarł w roku 1679.

Tak zakończył życie jeden z przedstawicieli wybitnej plejady rosyjskich podróżników i badaczy.

WŁODZIMIERZ MAGRAM





Z TAJEMNIC ADMIRALICJI BRYTYJSKIEJ (5)

KOMPROMITACJA ZAGONU INDYJSKIEGO

W. STYRYJCZYK

Strata „Prince of Wales" i „Repulse" w tragedii pod Kuantanem, w której siły zbrojne japońskiego Mikada straciły tylko 7 samolotów, została boleśnie odczuta przez admiralicję brytyjską. Takich „wywrotek" jak „Prince of Wales" posiadali Anglicy jeszcze cztery: „King George V" i „Duc of York" — w linii, „Anson" i „Howe" — w końcowej fazie budowy.

Gwoli zachowania prestiżu trzeba było jednak u wybrzeży Indii szybko stworzyć flotę, przynajmniej pokazową. Dlatego też, już w marcu 1942 roku, na Oceanie Indyjskim zjawiły się pod rozkazami admirała Sir'a Somerville zespoły brytyjskich okrętów, w skład których wchodziły pancerniki „Warspite", „Resolution", „Ramillies", „Royal Sovereign" i „Revenge", lotniskowce „Indomitable", „Formidable" i „Hermes", krążownik „Cornwall", „Dorsetshire", „Entreprise", „Caledon" i „Dragon" (walczył później pod polską banderą), oraz 15 niszczycieli. Zespół, jak zespół, ale pancerniki były już staruszkami, walczącymi jeszcze w I Wojnie Światowej i nawet wówczas występującymi bynajmniej nie w roli młodzików. O nowoczesności zatem sprzętu nie mogło być mowy. Flota ta nie mogła więc dążyć do spotkania z flotą Mikada, mogła tylko zwalczać jej zagony w kierunku zachodnim lub południowym, sama będąc z punktu widzenia operacyjnego raczej wymuszonym zagonem na Ocean Indyjski.

28 marca, dowódca brytyjski, przebywający w swojej bazie na Wyspach Malediwach, otrzymał meldunek, że silny zespół nieprzyjacielski znajduje się na wschód od Ceylonu. W tym czasie w porcie Colombo odbywała się koncentracja brytyjskiej floty handlowej, a docelowym zadaniem japońskiego admirała było zagarnięcie tej floty lub jej zniszczenie.

Natychmiastowa depesza dowództwa brytyjskiego rozproszyła tę koncentrację. Osiemdziesiąt trzy statki uszły w kierunku północnym, ale 21 niegotowych w tym czasie do wyjścia w morze pozostało w porcie i na redzie Colombo. Ponadto pozostał także uzbrojony statek „Hector" w roli krążownika pomocniczego, oraz niszczyciele „Tenedos" i „Decoy", a także okręt podwodny „Trusty".

Oto rejon działania skompromitowanego zagonu indyjskiego brytyjskiej floty. Zdjęcie u dołu przedstawia jeden z angielskich okrętów-wywrotek — krążownik pomocniczy „Dorsetshire", zatopiony przez lotnictwo japońskie w czasie ucieczki z Colombo.

Japończycy zaatakowali w pierwszych dniach kwietnia, zatapiając „Hector'a", „Tenedos'a" i statek „Lucia". Krążownik „Dorsetshire" (który zawinął do Colombo poprzedniego dnia) i krążownik „Cornwall" (który tam czekał na konwój), opuściły port tuż przed japońskim napadem. Admirał Somerville nie ruszył się ze swej bazy, rozkazując obu krążownikom dołączyć jak najszybciej do trzonu floty.

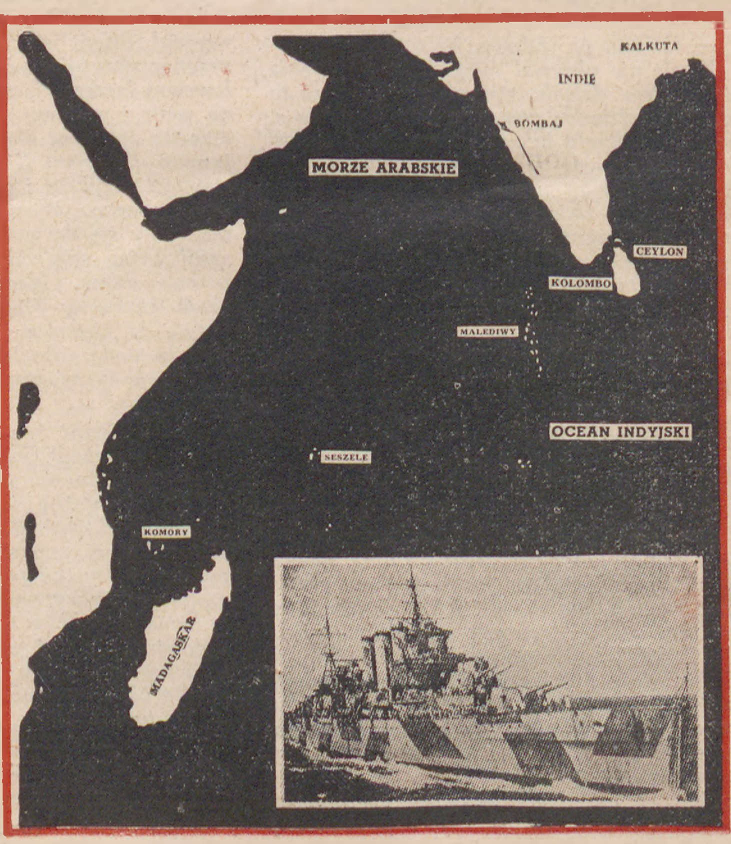
Nie odeszły one jednak zbyt daleko. W godzinach popołudniowych silny japoński zespół lotniczy zaatakował je i zatopił w ciągu dziewiętnastu minut. I znów, jak pod Kuantanem, krótki okres trwania walki wróg zawdzięczał znikomej zdolności utrzymania w poziomie pokładu przez brytyjskie krążowniki, zwane od czasów konferencji morskiej w latach dwudziestych — powaszyngtońskimi.

Coś nadal nie klapowało w tych okrętach rozreklamowanej floty, jak o tym już w roku 1916 głośno wyraził się wiceadmirał Beatty, niespowinowacony widocznie z wielkimi firmami budowy okrętów Imperium Brytyjskiego.

Po tych lekcjach, cóż pozostawało admiralicji brytyjskiej, która do tego czasu zwyciężyła w tej wojnie, i to przez zaskoczenie, tylko jedną flotę — francuską, swą zadawnioną rywalkę. Pozostawało jedynie zwrócić się do kapitalistów amerykańskich o przydział, chociażby mniejszych, ale bardziej stosownych okrętów. Ponadto, należało subtelnie wycofać się z niebezpiecznych okolic Ceylonu na, niby francuski co prawda, lecz doskonale umiejscowiony — Madagaskar, wygodnie oparty o Unię Południowo - Afrykańską. A że trzeba było przy tym troszkę przetrzebić Francuzów z kolonii, to przecież wprawiono się już do tego pod Mers-el-Kebir. Dowodził tam ten sam admirał Somerville, który skrzętnie zniszczył jądro marynarki rywalizującej bandery.

Jak dla floty, pretendującej do nazwy „Królowej Mórz" posunięcia tego nie można zaliczyć nawet do „błyskotliwych".

W. STYRYJCZYK



WYNIKI WIELKIEGO KONKURSU LIGI MORSKIEJ

Zarząd Główny Ligi Morskiej doceniając znaczenie prasy ligowej w wychowaniu i uaktywnieniu członków Ligi Morskiej ogłosił w maju br. Wielki Konkurs na zjednywanie nowych prenumeratorów.

Konkurs wzbudził duże zainteresowanie i niektórym ogniwom Ligi Morskiej pomógł w uaktywnieniu ich pracy organizacyjnej.

Ogólnie jednak należy stwierdzić, że Okręgi nie wywiązały się należycie z akcji werbunkowej mimo że okres poprzedzający „Dni Morza" był najodpowiedniejszym dla jej zrealizowania. Dla przykładu warto dodać, że Okręg Białostocki nie może się poszczycić ani jedną nową prenumeratą.

Na pierwsze miejsce wysunął się natomiast Okręg Śląsko-Dąbrowski (Katowice). Okręg ten zdobył w porównaniu z innymi Okręgami największą ilość prenumeratorów. Podobnie jak w Okręgach przedstawia się sprawa w Obwodach. Zgodnie więc z regulaminem konkursu żaden Okręg ani Obwód nie został dopuszczony do udziału w konkursie.

Zebrane jury konkursowe w osobach: Prezesa Rady Głównej Kontradm. Mohuczego V-Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej posła mgr. Krzysztofa Korala i red. Romana Glaubermana przyznało zgodnie z regulaminem konkursu nagrody indywidualne wyszczególnionym poniżej osobom i Oddziałom Ligi Morskiej.

Jury konkursu postanowiło także wyrazić specjalne uznanie następującym Oddziałom i członkom Ligi Morskiej, którzy wydatnie przekroczyli maksymalne warunki przewidziane regulaminem konkursu na uzyskanie najwyższej indywidualnej nagrody:

1. **A. GROMOTCE (KATOWICE) — 41 prenumerat.**
2. **W. HYTRKOWI (WYSZKÓW) 40 prenumerat.**
3. **ODDZIAŁOWI LIGI MORSKIEJ PRZY DYR. HANDL. PRZEM. ELEKTR. (WARSZAWA) — 37 prenumerat.**
4. **ODDZIAŁOWI LIGI MORSKIEJ (BYDGOSZCZ) — 35 prenumerat.**
5. **M. LORENCOWI (KATOWICE) — 30 prenumerat.**
6. **A. MODELSKIEMU (GDAŃSK) — 28 prenumerat.**

Zgodnie z regulaminem konkursu dwie książki, komplet wydawnictw morskich LM oraz specjalny dyplom uznania otrzymują:

1. **Gromotka Antoni**, Okręg Katowice, Katowice, Dworcowa 1 (41 prenumerat). 2. **Hytrek Wiktor**, Okręg Warszawa, Wyszków, Daszyńskiego 21 (40 pren.). 3. **Oddz. LM przy Dyr. Handl. Przem. Elektrotechn.**, Okręg Warszawa, Warszawa, Puławska 29 (37 pren.). 4. **Oddz. Ligi Morskiej**, Okręg Bydgoszcz, Czersk (35 pren.), 5. **Lorenc Marian**, Okr. Katowice, Gliwice, Dolnych Wałów 25 (30 pren.). 6. **Modelski Alfons**, Okręg Gdańsk, Kościerzyna. Pow. M. O. (28 pren.). 7. **Dzida Antoni**, Okręg Katowice, St. Chałupki, pow. Rybnik (25 pren.). 8. **Semla Jan**, Okręg Katowice, Bielsko, Grunwaldzka 11 (25 pren.). 9. **Kaczmarczyk Julian**, Okręg Katowice, Tarnowskie Góry (25 pren.). 10. **Frydek Jan**, Okręg Katowice, Łabędy, Świerczewskiego 18 (25 pren.). 11. **Klusek Jan**, Okręg Wrocław (21 pren.). 12. **Fokczyński Zdzisław**, Okręg Łódź, Radogoszcz (21 pren.). 13 **Broszkiewicz Maksymilian**, Okręg Łódź, Łódź, Jaracza 56 (21 pren.). 14. **Koło LM przy Państwowym Technikum**, Okręg Katowice, Bytom, Pl. Sobieskiego 1 (20 pren.). 15. **Wyleżał Eryk**, Okręg Katowice, Nysa, Sienkiewicza (20 pren.). 16. **Skalski Józef**, Okręg Katowice, Bieżanów, Osiedle 22 (20 pren.). 17. **Gordijczuk Wilhelmina**, Okręg Katowice (20 pren.). 18. **Pędzich Jan**, Okręg Warszawa, Sokołów Podlaski, Kilińskiego 7 (20 pren.).

PO DWIE KSIĄŻKI I KOMPLET WYDAWNICTW OTRZYMUJĄ:

1. **Ledecki Z.**, Okręg Katowice, Zawiercie, Huta Szkła (15 pren.). 2. **Oddz. Ligi Morskiej**, Okr. Bydgoszcz, Wąbrzeźno (15 pren.). 3. **Odcinek Drogowy**, Okręg Katowice, Strzelce Opolskie (15 pren.). 4. **Koło LM przy Straży Miej.**, Okręg Łódź, Łódź, Piotrkowska 110 (15 pren.). 5. **Korycżan Julian**, Okręg Katowice, Tarnowskie Góry, Plac 9 Maja (16 pren.) 6. **Falkus Józef**, Okręg Katowice, Lipiny Śląskie, Piastowska 7 (16 pren.). 7. **Liga Mor. przy PKP Odc. Drog.**, Okręg Katowice, Bytom (16 pren.). 8. **Osuchowska Jadwiga**, Okręg Warszawa, Warszawa, Al. Ujazdowskie 9 (17 pren.). 9. **Słowikowski B.**, Okręg Łódź, Zakł. Przem. Baw. Nr 4 (18 pren.). 10. **Oddz. L. Morskiej**, Okręg Warszawa, Międzylesie (19 pren.).

PO DWIE KSIĄŻKI OTRZYMUJĄ:

1. **Żelichowski Z.**, Okręg Radom, Radom, Moniuszki 17 (14 pren.). 2. **Gieryga Jan**, Okręg Gdańsk, Elbląg, Robotnicza 114 (14 pren.). 3. **Kryszkiewicz Stanisław**, Okręg Gdańsk, Gdynia, Świętojańska 118 (13 pren.). 4. **Niedziela Mieczysław**, Okręg Katowice, Złotogłowice, pow. Nysa (10 pren.). 5. **Szendała Władysław**, Okręg Katowice, Gliwice, Okopowa 5 a (10 pren.). 6. **Jagła Eugeniusz**, Okręg Katowice, Rybnik (10 pren.). 7. **Karkowski Jerzy**, Okręg Katowice, Głuchołazy, Opolska 51 (10 pren.). 8. **Berganda Fr. p. por. poż.**, Okręg Katowice (10 pren.). 9. **Ciszyński Władysław**, Okręg Katowice, Koźle, 1 Maja 20 (11 pren.). 10. **Szadkowski Aleksander**, Okręg Katowice, Opole, Kościuszki 30 (11 pren.). 11. **Kruk Roman**, Okręg Warszawa, Warka, Warszawska 1 (11 pren.). 12. **Oddział LM Kolejowy**, Okręg Katowice, Bielsko, Sienkiewicza (11 pren.). 13. **Kossowski Władysław**, Okręg Warszawa, Warszawa, Haska 1 (12 pren.). 14. **Oddz. LM przy Zakł. Metal.**, Okręg Katowice, Nysa (12 pren.). 15. **Turski Marian**, Okręg Kraków, Kraków, Wszystk. Św. 6 (12 pren.). 16. **Oddz. LM przy Urz. Poczt.**, Okręg Łódź, Łódź 1 (12 pren.). 17. **Oddz. LM przy Urz. Zatr.**, Okręg Poznań, Poznań, Czarnecka 9 (12 pren.). 18. **Okóliński Ignacy**, Okręg Katowice, Strzelce Opolskie (13 pren.). 19. **Kubecki Franciszek**, Okręg Katowice, Tarnowskie Góry, Bytomska 6 (14 pren.). 20. **Oddz. LM przy Urz. Poczt.**, Okręg Łódź, Wieluń (14 pren.). 21. **Oddz. LM przy Urz. Poczt.**, Okręg Łódź, Opoczno (14 pren.).

JEDNĄ KSIĄŻKĘ OTRZYMUJĄ:

1. **Fronckowiak Aleksander**, Okręg Warszawa, Warszawa, Rakowiecka 41 (5 pren.). 2. **Pasłęk Jan**, Okręg Rzeszów, Rzeszów, Orzeszkowej 5 (5 pren.). 3. **Burczyk Bolesław**, Okręg Kraków, Żórawica, Parowoz. Gł. (5 pren.). 4. **Adaszyński M.**, Okręg Katowice, Wielki Młyn (5 pren.). 5. **Narynerycki Antoni**, Okręg Katowice, Wieluń, Młyn P.Z.Z (5 pren.). 6. **Jęczmionka Antoni**, Okręg Katowice, Głubczyce, Dworcowa 5 (5 pren.). 7. **Budzich Jan**, Okręg Katowice, Jędrzychów, pow. Nysa (5 pren.). 8. **Gordijczuk Michał**, Okręg Katowice (6 pren.). 9. **3-ci Oddział Drogowy**, Okręg Szczecin, Białogard (6 pren.). 10. **Koprański Maksymilian** Okręg Łódź, Łódź. 10 Urząd Poczt. (6 pren.). 11. **Oddz. LM przy Ubezp. Społ.**, Okręg Katowice, Tarnowskie Góry (6 pren.). 12. **Brzozowski Eustachy**, Okręg Katowice, Gliwice, Kar. Miarki (6 pren.). 13. **Oddz. Ligi Morskiej**, Okręg Bydgoszcz, Inowrocław (7 pren.). 14. **Oddz. LM przy Zakł. Chem.**, Okręg Katowice, Katowice, Ligota (7 pren.). 15. **Serafin Stanisław**, Okręg Katowice, Otmuchów, Krakowska 41 (7 pren.). 16. **Skomorowska Władysława**, Okręg Katowice, Gliwice. Oddz. Elektr. PKP (7 pren.). 17. **Oddz. Drogowy**, Okręg Szczecin, Białogard, Dworcowa 15 (7 prenumerat). 18. **„Paged"**, Okręg Gdańsk, Gdynia, Świętojańska 44 (7 pren.). 19. **Agencja Pocztowa**, Okręg Łódź (8 pren.). 20. **Bohm Franciszek**, Okręg Katowice, Opole, Plebiscytowa 68 (8 pren.). 21. **Polewko Adela**, Okręg Katowice, Tarnowskie Góry (pren. 9). 22. **Wydział Przem. Urz. Woj.**, Okręg Łódź, Łódź, Kościuszki 5 (9 pren.). 23. **Chwiałkowski Mirosław**, Okręg Łódź, Łódź, Dowborczyków 8 (9 pren.). 24. **Janecki Antoni**, Okręg Łódź, Łódź, Jaracza 56 (9 pren.). 25. **Owsianko Irena**, Okręg Warszawa, Wyszków n/Bugiem, Zarz. Wodny (8 pren.).

Przyznane nagrody zostaną przesłane przez administrację wydawnictwa do 15 października br.

MORZE W HUMORZE

Nie wiem, czy wiesz Czytelniku „M-MP“, że niemal wszyscy redaktorzy pism popularno-morskich, przy każdej możliwej okazji, urządzają swego rodzaju łapanki, zmierzające do pozyskania sobie ludzi, którzy by mieli „na składzie“ jakiś swoisty humor morski, nadający się do druku. Piszę „nadający się do druku“ dlatego, że w świecie portowo-morskim kursują nieraz jakieś, niezłe zresztą dowcipy lub anegdoty, o charakterze raczej sytuacyjno-lokalnym, często wymagające użycia specjalnej gwary, której nie znajdziesz w żadnym wydanym dotąd słowniku.

Czyż jednak naprawdę jest tak trudno z tym humorem nazwijmy go „ogólnomorskim“. Spróbujmy poszukać tam gdzie powinno go być najwięcej. Porozmawiajmy z pracownikami morza i portów, sięgnijmy do prasy codziennej, do literatury i poezji, włączmy się niechcący w niedoprowadzoną jeszcze do należytego porządku sieć telefoniczną zespołu Gdynia - Gdańsk, a dowiemy się m. in.:

Z PRASY:

WIECZÓR AUTORSKI JANUSZA STĘPOWSKIEGO. W poniedziałek 13 bm. o godz. 19 w Domu Literatów w Sopocie odbędzie się wieczór autorski znanego marynisty, Janusza Stępowskiego. — Autor wystąpi z fragmentem nowych, niewydrukowanych dotąd n o w o t w o r ó w.

Z POEZJI:

NA MORZU

Steward podaje kuszące półmiski
Blady pasażer pociąga whisky.
„Może bigosik? Porcyjka flaków?“
Pasażer żółknie przy szóstym koniaku.
„Może na deser kawałek tortu?“
Pasażer zbielał... Daleko do portu...
Statek pijany i roztańczony
pędzi przez nurty.
Wstaje pasażer sino-zielony,
pędzi do burty.
A w morzu, przy burcie,
dialog taki:
RYBKA: „Co słychać?“
DRUGA: „Dziś flaki“.

(Artur Marya Swinarski)

Z TELEFONICZNEJ ROZMOWY WARSZAWA-WYBRZEŻE:

Głos z Warszawy: Prosilibyśmy was, abyście zrobili reportaż ze statku badawczego „Michał Siedlecki“...

Głos z Wybrzeża: Na razie to jest niemożliwe. „Siedlecki“ jest w morzu...

Głos z Warszawy (z przerażeniem): J a k t o? Z a t o n ą ł?

Z OPOWIADANIA MARYNARZA:

Na pewnym statku powstał spór - kto pełni bardziej odpowiedzialną funkcję: nawigatorzy czy mechanicy. Ponieważ żadna ze stron nie chciała przeciwnej stronie przyznać racji, postanowiono, że na krótki okres oficer nawigacyjny zejdzie do maszynowni, oficer mechanik zaś zajmie miejsce na pomoście nawigacyjnym.

Po półgodzinnym rejsie oficer mechanik otrzymuje wiadomość z dołu — Zejdź no prędko na chwilę, bo przez te piekielne twoje śrubki maszyny mi stanęły...

Na to pada odpowiedź z góry:

— Nie masz potrzeby się śpieszyć — i tak siedzimy na mieliźnie...

OD KORESPONDENTÓW.

W otrzymanym właśnie liście z „Daru Pomorza“ jeden z korespondentów donosi m. in.:

Na jednym ze statków włoskich, załoga trzymała jako maskotki małpkę i papugę, zafasowane gdzieś w egzotycznych portach. Stworzenia te wiodły jednak z sobą wieczne boje, drażniąc się wzajemnie. Pewnego razu papuga powiedziała do małpy:

— Załóżmy się, kto kogo więcej nastraszy?

Zakład został przyjęty i oto papuga zaczęła robić w nocy małpie różne niespodzianki, latać, skrzeczeć nad uchem itd. jednak bez rezultatu

Któregoś dnia małpa odgraża się papudze:

— Czekaj, jak ja cię nastraszę, to..

W tej chwili statek wpada na minę i wylatuje w powietrze wraz z załogą i — oczywiście ich maskotkami. Lecąc z góry na dół papuga zaskrzeczała:

— Do chrzanu z takim straszeniem!

Na tym kończę swój pierwszy wykład z dziedziny „Humorologii“ morskiej Jeżeli przypadł Wam, mili Czytelnicy, do gustu, spróbujemy kontynuować te wykłady z cyklu „MORZE W HUMORZE“. Prosimy jednak o współpracę. A na razie dryfuję.

J Ó Z E F   B A L C E R A K

— Och, panie Kurek, bardzo dużo o panu słyszałem.

— Możliwe. Ale nic mi nie udowodniono.

Odpowiedzi Redakcji

Redakcja tzw. miesięcznika „Z Bocianiego Gniazda“ na skutek ustawicznych próśb i nalegań ze strony Redakcji „Morza Marynarza Polskiego“ po długim namyśle zgodziła się na jednorazowe zamieszczenie na swych łamach rubryki „Odpowiedzi Redakcji“, która to rubryka ze względów technicznych nie mogła być zamieszczona wewnątrz numeru. Przy okazji wszystkim entuzjastom „ZBG“ z radością komunikujemy, iż w przyszłości na łamach wspomnianego tzw. miesięcznika będziemy zamieszczać odpowiedzi i listy Czytelników „ZBG“, którzy z pewnością nie omieszkają skorzystać z okazji i pisząc, zaznaczą na kopercie, iż korespondencja ta odnosi się właśnie do nas.

Kuśniak Andrzej, Szczecin — zapytujecie, czy na łamach naszego pisma zamieszczać będziemy „kącik modelarski“. Oczywiście, w miarę napływu materiału Redakcja „M-MP“ będzie bez wątpienia zamieszczała modele statków i okrętów wojennych, uwzględniając w miarę możności bardzo różnorodne zainteresowania Czytelników.

Sindeja Marian, Wrocław; Cieślik Zbigniew, Olchowiec; Angiejczyk Stanisław, Hajnówka — celem nabycia brakujących numerów lub całych roczników naszego pisma należy się bezpośrednio zwracać do Centralnego Kolportażu w Warszawie, Aleje Jerozolimskie Nr 55

Wasiluk R., Polanica Zdrój — nadesłany wiersz niestety jeszcze za słaby, do druku się nie nadaje

Suszczyński Witold, Września — modelu ani szkiców technicznych ORP „Wicher“ nie posiadamy. O ile rozporządzacie rocznikiem „Marynarza Polskiego“ z 1947 roku — znajdziecie w numerze 26 rysunki techniczne i wskazówki do budowy modelu ORP „Błyskawica“. Radzimy wykonać ten model, a na pewno będzie ozdobą zbiorów, wykonanych przez Was modeli. Życzymy powodzenia.

POD ŻAGLAMI PRZEZ TRZY OCEANY

Trzy i pół miesiąca temu radziecki kuter żaglowy „Horyzont“ wypłynął z jednego z portów bałtyckich, udając się w daleką drogę poprzez trzy oceany — Atlantycki, Indyjski i Spokojny — na Daleki Wschód.

Niewielka stosunkowo łódź przeszła już wzdłuż brzegów Europy, Afryki i Azji. Załoga szkunera składa się z młodych marynarzy, z których wielu uczestniczyło już przedtem w dalekich rejsach, pływając na łodziach żaglowych. W trakcie obecnej podróży „Horyzont“ kilkakrotnie natknął się na silne burze, z których najgroźniejszym okazał się sztorm na Zatoce Biskajskiej. Sztorm ten chwilami przechodził w potężny huragan. Szkuner płynął w tym czasie pod pełnymi żaglami, a marynarze w najgroźniejszych momentach uwijali się na masztach, wykonując komendy dowódcy. W czasie sztormu uszkodzone zostały umocnienia fok-masztu. Uszkodzenia te zostały naprawione przez załogę w czasie rejsu.

Załoga szkunera „Horyzont“ pomyślnie przeprowadziła żaglowiec z Atlantyku przez Morze Śródziemne i Kanał Sueski do Oceanu Indyjskiego, gdzie ponownie, kilkakrotnie natknięto się na silne sztormy. W chwili obecnej „Horyzont“ znajduje się na Oceanie Spokojnym i zaledwie kilkaset mil dzieli go od ojczystych brzegów ziemi radzieckiej.

NIEZWYKŁY ŻÓŁW

W okolicach Royan (Francja) morze wyrzuciło na brzeg olbrzymiego żółwia morskiego o niespotykanych dotąd wymiarach. Długość jego dochodzi do 2 m. 30 cm., szerokość zaś sięga 1 m. 20 cm. Okaz ten waży 350 kilogramów. Ze względu na rzadkość jaką sobą przedstawia, żółw ten został wystawiony na pokaz budząc powszechne zainteresowanie. Zdjęcie, jakie zamieszczamy nie przedstawia wprawdzie żółwia, o którym mowa powyżej, mimo to jednak może ono dać w zupełności pojęcie o rozmiarach żółwia spod Royan, który wielkością swą przekracza niemal dwukrotnie okaz reprodukowany na zdjęciu.

FLOTA ZAMARZAJĄCYCH MÓRZ

Zagadnienie żeglugi na zamarzających morzach od wielu lat intrygowało konstruktorów i budowniczych statków. Dopiero jednak mieszkaniec Kronsztadtu Britniew pierwszy wpadł na pomysł przebudowania swego parowca „Pilot“ na lodołamacz. Parowiec ten wykorzystany został do utrzymywania komunikacji między Kronsztadtem a Oranienbaumem. Dzięki zastosowaniu pierwszego w świecie lodołamacza czas nawigacji w tych rejonach został przedłużony o kilka tygodni w roku.

Zachęcony dobrymi rezultatami swej pracy, Britniew zbudował następnie specjalną łódź — lodołamacz „Walka“. Największą trudność w budowie tego rodzaju statków stanowił brak maszyn o odpowiednio dużej sile.

Wynalazek Britniewa zdobył szybko rozgłos w całym świecie, toteż wkrótce Niemcy wydelegowali swych inżynierów do Kronsztadtu celem zakupienia rysunków Britniewa. Na podstawie tych rysunków zbudowany został niemiecki lodołamacz „Eisbrecher I“.

W chwili obecnej Związek Radziecki posiada najsilniejszą na świecie flotyllę lodołamaczy, oddających nieocenione usługi w żegludze po zamarzających morzach.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO - Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski — Drukowano w Z.G. „P.W.“ w Gdyni, Nr 874. Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W.“ w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-13002